

TARTU ÜLIKOOL
SOTSIAALTEADUSTE VALDKOND
ÕIGUSTEADUSKOND
Eraõiguse osakond

Tauri Tigasson

**LIIKLUSKINDLUSTUSE KINDLUSTUSANDJA KAHJU HÜVITAMISE
KOHUSTUSE ULATUS ASJA KAHJUSTAMISE VÕI HÄVIMISE JA
MITTEVARALISE KAHJU TEKITAMISE KORRAL**

Magistritöö

Juhendaja
Prof. Janno Lahe

Tartu
2017

Sisukord

Sissejuhatus.....	3
1. Liikluskindlustuse kindlustusandja vastutuse ulatuse lähtealused	7
1.1. Kindlustusandja vastutuse ulatus liikluskindlustuse direktiivis	7
1.2. Liikluskindlustuse seadus kui eriseadus võlaõigusseaduse suhtes	9
2. Kindlustusandja hüvitatava kahju ulatus asja kahjustamise või hävimise korral	15
2.1. Hüvitatava kahju ulatus asja kahjustamisel	15
2.1.1. Mõistlike parandamiskulude hüvitamine	15
2.1.2. Asja väärtuse vähenemise hüvitamine	20
2.1.3. Asenduskasutuse kulude ja kaotatud kasutuseeliste hüvitamine	24
2.2. Hüvitatav kahju asja hävimisel	26
2.3. Kindlustusandja kohustus hüvitada asja hävimisest või kahjustamisest tulenev LKindlS-s sätetamata kahju	32
3. Kindlustusandja poolt hüvitatav mittevaraline kahju	37
3.1. Mittevaralise kahju hüvitamise eeldused	37
3.2. Mittevaralise kahjuhüvitise ulatuse määramisel arvestatavad asjaolud	42
3.3. Mittevaralise kahjuhüvitise suurus	46
3.4. Kindlustusandja kohustus hüvitada LKindlS-s nimetamata mittevaralist kahju	54
3.4.1. Kindlustusandja kohustus hüvitada mittevaraline kahju kannatanu lähedastele	54
3.4.2. Kindlustusandja kohustus hüvitada mittevaraline kahju asja hävimisel	57
Kokkuvõte	60
Insurer's obligation to compensate for the non-pecuniary damage and damage arising from harming or destruction of thing in compulsory motor insurance.....	65
Kasutatud materjali loetelu.....	70
Kasutatud kirjandus.....	70
Kasutatud normatiivaktid	71
Kasutatud kohtupraktika	72
Muu materjal	73

Sissejuhatus

Eesti liikluskindlustuses oli 2016. a rekordiline kahjumiaasta.¹ Kindlustusandjad kogusid kindlustusmakseid 78,5 miljonit eurot, kuid maksid kindlustushüvitistena välja 89,6 miljonit eurot, mis tegi liikluskindlustuse kogukahjumiks 9,7 miljonit eurot. See oli aga võrreldes eelmise aasta lausa 63% halvem tulemus.²

Võlaõigusseaduse³ (edaspidi VÕS) 4. osa reguleerib kindlustuslepingutega seonduvat. Üheks võimalikuks kindlustuse liigiks on kahjukindlustus, mille alaliikideks on VÕS 24. peatüki kohaselt üldine kahjukindlustus, veosekindlustus, õigusabikulude kindlustus ning vastutuskindlustus. Neist viimane jaguneb omakorda kohustuslikuks ning vabatahtlikuks vastutuskindlustuseks. VÕS § 520 lõige 1 sätestab, et kohustusliku vastutuskindlustuse korral on kindlustusandja kohustatud lepingut sõlmima, kui kindlustusvõtja vastab tüüpitingimustes ettenähtud tingimustele. Kindlustusleping üldises tähenduses on leping, mille puhul üks pool (kindlustusandja) võtab endale tasu eest kohustuse kokkulepitud juhtumi toimumisel maksta teisele isikule rahasumma.⁴

Liikluskindlustuse seaduse⁵ (edaspidi LKindlS) § 1 lõike 1 kohaselt reguleeritakse nimetatud seadusega sõidukiga kahju tekitamisest tuleneva tsiviilvastutuse kohustuslikku kindlustust (edaspidi *kohustuslik liikluskindlustus*), kindlustamata sõidukile rakenduvat sundkindlustust (edaspidi *automaatne liikluskindlustus*) ja vastutust kindlustamata sõiduki juhtimise eest. Seega on liikluskindlustus kohustuslik vastutuskindlustus.

Liikluskindlustus on fondipõhine eraõiguslik kindlustus, mis on mõeldud liiklusõnnetuse kui ootamatute ja ettenägematute sündmuste kaitseks.⁶

Vastutuskindlustuse alged esinesid juba Kreeka ja Rooma õiguses, kui erilaadsed ühingud maksid oma liikmetele hüvitist, kui nende vastu esitati nõudeid merel toimunud õnnetuste või vahejuhtumitega seoses. Tänapäevane vastutuskindlustus arenes välja aga 19. sajandi teisel poolel õnnetusjuhtumikindlustusest.⁷ Vastutuskindlustus on aja jooksul läbinud palju

¹ Eesti Liikluskindlustuse Fondi (edaspidi LKF) uudised ja teated. „Liikluskindlustuses rekordiline kahjumiaasta“. Arvutivõrgus: <http://www.lkf.ee/et/uudised/394-liikluskindlustuses-rekordiline-kahjumiaasta-9-veebruar-2017> (25.04.2017).

² LKF-i liikluskindlustuse statistika 2016.a. Lk 2.

https://lkf.ee/images/LKmajandustulemuste_kvarteesitlus_2016_4Q.pdf (25.04.2017)

³ Võlaõigusseadus. – RT I, 2001, 81, 487.

⁴ E. R. Hardy. General Principles of Insurance Law. 6th ed. London: Butterworths, 1993, lk 3.

⁵ Liikluskindlustuse seadus. – RT I, 11.04.2014, 1.

⁶ Eesti Kindlustusseltside Liit. Riskid ja kindlustus. Kindlustuse liigid. Oskused ja ametid. Tallinn: Menu Kirjastus, 2009, lk 3.

⁷ K. Haavasalu. Vastutuskindlustus Eesti ja Saksa õiguses: kindlustushüvitise väljamaksmisest vabanemise alused. – Juridica 2007, nr 2, lk 108.

põhjalikke muudatusi. 19. sajandi lõpupoolel oli vastutuskindlustus mõeldud kaitsma kahjutekitajat, kuid 20. sajandil muutus vastutuskindlustus sotsiaalpoliitika abivahendiks, mis oli peamiselt suunatud just kannatanu huvide kaitsmiseks. Siiski on tõsi see, et kindlustuskaitse olemasolu ei kaitse ainult kindlustusvõtjat finantsilise puuduse eest, vaid teenib ka kannatanu huve olukorras, kus kahju tekitajal, kes on isiklikult vastutav, puuduvad vajalikud rahalised vahendid kahju hüvitamiseks.⁸ Seega saab liikluskindlustuse (kui vastutuskindlustuse ühe alaliigi) üheks oluliseks eesmärgiks pidada rahaliste riskide kindlustamist.⁹

Endise Eesti NSV Liidu territooriumil ei olnud liikluskindlustus kohustuslik kindlustus.¹⁰ Eestis on aastatel 1993-2017 kehtinud neli LKindlS-st, mis võeti vastavalt vastu 1992., 1995., 2001. ja viimane neist 2014. aastal. Seejuures Eesti esimene liikluskindlustusseadus pidi hakkama kehtima 1. jaanuaril 1993. aastal, kuid ühiskondliku vastuseisu tõttu jõustus seadus kahes etapis – alates 1. juulist 1993 oli tegemist vabatahtliku liikluskindlustusega ning alates 1. oktoobrist 1993 muutus liikluskindlustuse süsteem, s.t lepingu sõlmimine, kohustuslikuks. Seejuures kehtestati kohustuslik liikluskindlustus maailmas esimesena 1908. aastal Austria-Ungari keisririigis.¹¹

Kohustuslikku liikluskindlustust eristab vabatahtlikust sõidukikindlustusest kindlustatav objekt. Kohustusliku liikluskindlustuse puhul kindlustatakse tsiviilõiguslikku vastutust, mis kaasneb liikluskahju tekitamisega, ning vabatahtliku kaskokindlustusega kindlustatakse eelkõige mootorsõidukit.¹² Tsiviilvastutuse subjektiks saab olla isik, mitte mingil juhul sõiduk.¹³

Magistritöö teema on ajendatud praktilisest vajadusest, kuivõrd 2016. a aastal toimus keskmiselt päevas 97 liiklusõnnetusjuhtumit.¹⁴ Kuna õnnetusjuhtumiga tekib kannatanule teatud liiki kahju ning tal on kohustusliku liikluskindlustuslepingu raames võimalik saada hüvitist kindlustusandjalt, on kannatanu huvi saada maksimaalne hüvitis väikseima aja- ning ressursi kuluga. Kuivõrd uus LKindlS hakkas kehtima 1. oktoobril 2014. a, puudub käesoleval hetkel veel vajalik kohtupraktika kindlustusandja hüvitamiskohustuse määratlemisel. Samuti

⁸ G. Wagner. Tort Law and Liability Insurance. Vol 16. SpringerWienNewYork 2005, lk 91-92.

⁹ A. Wagstaff, M. Lindelow. Can car insurance increase financial risk?: The Curious Case of Health Insurance in China. The World Bank. Policy Research Working Paper no. 3741. October. Washington, DC 2005.

¹⁰ O-J. Luik, V. Kõve. 18 aastat liikluskindlustuse seaduse kehtimist Eestis. Kuidas edasi? – Juridica 2011, nr 4, lk 298.

¹¹ AIDA Normative and Management Characteristics of Motor Third Party Liability Insurance in the World 2010, lk 17. <http://www.aida.org.uk/pdf/MIWP%20Report.pdf> (15.04.2017).

¹² J. Lahe. Kindlustusõigus. Tallinna Raamatutrükikoda 2007, lk 155.

¹³ J. Press. Kindlustuspettus. – Juridica 1997, nr 7, lk 343.

¹⁴ LKF-i uudised ja teated (viide 1), lk 2.

puuduvad autorile teadaolevalt alates uue LKindlS-i kehtima hakkamisest sellekohased teadusikud uurimused. Seetõttu võib eeldada ka avalikkuse huvi muudatuste sisulise analüüsi vastu.

Magistritöö eesmärgiks on leida vastus küsimusele, kas ja mil määral erineb liikluskindlustuse kindlustusandja vastutuse ulatus kahju põhjustaja vastutuse ulatusest ning kas ja millises ulatuses on need erisused põhjendatud. Magistritöö mahu piiratus tõttu on nendele küsimustele püütud leida vastuseid asja hävimise või kahjustamise ja mittevahalise kahju hüvitamise kontekstist lähtuvalt. Vajadusel teeb autor ettepanekuid süsteemi parandamiseks ja muutmiseks. Seetõttu on töö praktilise väärtuse seisukohalt oluline kõrvutada kindlustusandja kahju hüvitamise kohustuse ulatust kahju tekitaja omaga, mis kujuneb VÕS-i sätete alusel.

Töö autor on seisukohal, et kohustusliku liikluskindlustuse kindlustusandja vastutus ja kahju tekitaja vastutus peavad vähemalt üldjuhul olema samaulatuslikud. Autor seab magistritöö põhihüpoteesiks, et kindlustusandja ja kahju tekitaja vastutuse ulatus asja hävimise, kahjustamise või mittevahalise kahju hüvitamise korral pole vastavalt LKindlS-s ja VÕS-s sätestatud samaulatuslikult.

Ühtlasi selgitab autor välja, kas kannatanu õigused kahju hüvitise suurusel ning ka menetluse lihtsusele on efektiivsemalt tagatud kindlustusandja või kahju tekitaja vastu suunatud nõude läbi. Täiendava võrdlusmomendina uurib töö autor, kas ja mille poolest erines kindlustusandja kahju hüvitamise kohustuse ulatus varasemalt kehtinud LKindlS-i sätete alusel hetkel kehtivast regulatsioonist. Seejuures toob autor välja seadusandja poolt tehtud muudatused kahju hüvitamise regulatsioonist lähtuvalt ning tõstatab nende eemaldamise või lisamise mõistlikkuse küsimuse.

Autor kasutab magistritöös ajaloolist ja võrdlevat meetodit. Ajaloolise meetodi puhul kasutab autor LKindlS-i seletuskirja, Juridica artikleid ning VÕS-i sätete kohtupraktikat. Autor teeb viiteid Läti ja Soome LKindlS-le ning võrdleb asjakohast regulatsiooni võrdlusriikide ja Eesti LKindlS-i alusel kujuneva kindlustusandja vastutuse ulatuse osas. Riikide valikul lähtus autor nende ruumilisest lähedusest, mistõttu saab parema ülevaate sarnastes õigusruumides kehtivatest regulatsioonide võimalikust erinevusest ning seeläbi hinnata nende sobivust LKindlS-sse. Täiendavalt võrdleb autor eelnevat Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 16. septembri 2009. a direktiiviga 2009/103/EÜ, mis puudutab mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist.

Lisaks eeltoodule ning väli kirjandusele on magistritöö allikateks veel asjakohased seadused, nende seletuskirjad ning kommentaarid, kõigi kolme kohtuastme asjakohane kohtupraktika, erialakirjandus, teadustööd, välisriikide liikluskindlustuse õigusaktid ning muud kohased materjalid.

Magistritöö koosneb kolmest peatükist, millest esimene käsitleb direktiivi ja LKindlS-i üldist loogikat kindlustusandja vastutuse ulatuse määramisel. Töö teine peatükk keskendub kindlustusandja vastutuse ulatusele asja kahjustamise või hävimise korral. Kolmas peatükk käsitleb kindlustusandja vastutuse ulatust mittevaralise kahju tekkimisel.

Kahju tekitaja vastutuse ulatuse analüüsis on võetud eelduseks, et kahju tekitaja vastutuse deliktiõiguslik koosseis on täidetud ning seeläbi hinnatakse üksnes kahju hüvitamise kohustuse ulatust. Autor kasutab magistritöös paralleelselt mõisteid „kannatanu“ ja „kahjustatud isik“.

1. Liikluskindlustuse kindlustusandja vastutuse ulatuse lähtealused

1.1. Kindlustusandja vastutuse ulatus liikluskindlustuse direktiivis

Liikluskindlustuse valdkond on Euroopa Liidus liikmesriikide vahel üks kõige enam harmoniseeritum instituut – liikluskindlustust peetakse oluliseks teguriks, mis aitab kaasa ühisturu korrapärasele funktsioneerimisele ning toetab isikute vaba ja turvalist liidusisest liikumist. Eesti liikluskindlustuse süsteem on osa rahvusvahelisest liikluskindlustuse süsteemist, mistõttu peab see olema kooskõlas Euroopa Liidu õigusega ning vastavuses ka muude rahvusvaheliste lepetega. Juba seetõttu tuleb hinnata kindlustusandja vastutuse kujunemise aluseid ka Euroopa Liidu õiguse valguses.¹⁵

Ühenduse seadusandja on alates 1972. a võtnud vastu direktiive ühtlustamaks liikmesriikide seadusi mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustusega.¹⁶ Mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta võttis Euroopa Parlament ja Euroopa Liidu Nõukogu vastu esimese direktiivi (72/166/EMÜ) 24. aprillil 1972. aastal, teise direktiivi (84/5/EMÜ) 30. detsembril 1983. aastal, kolmanda direktiivi (90/232/EMÜ) 14. mail 1990. aastal ja neljanda direktiivi (2000/26/EÜ) 16. mail 2000. aastal. Viies nn direktiiv (2005/14/EÜ), millega muudeti varasemaid, võeti vastu 11. mail 2005. a. Euroopa Parlament ja Euroopa Liidu Nõukogu leidis, et eespool nimetatud direktiivid tuleb kodifitseerida ning nagu sissejuhatuses märgitud, võttis 16. septembril 2009. aastal vastu direktiivi 2009/103/EÜ (edaspidi direktiiv 2009/103/EÜ).

Direktiivi 2009/103/EÜ¹⁷ preambula punkti 3 kohaselt peab iga liikmesriik võtma tarvitusele kõik vajalikud meetmed tagamaks, et sõidukite kasutamisel, mille põhiasukoht on tema territooriumil, on tsiviilõiguslik vastutus kaetud kindlustusega. Kaetud vastutuse ulatus ja kindlustuskaitse tingimused tuleb kindlaks määrata kõnealuste meetmete põhjal. Direktiivi artikli 3 viimase lause kohaselt peab kindlustus kohustuslikus korras katma nii isiku- kui varakahju.

LKindlS eelnõu seletuskirjas märgitakse, et liikmesriikidel on voli otsustada kindlustuskaitse ulatuse ja tingimuste üle, v.a juhtudel, kui direktiivist tuleneb teisiti. Näiteks tulenevad direktiivist kindlustushüvitise piirmäärad ehk kindlustussummad, samuti jalakäijatele,

¹⁵ Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskiri. 423 SE, lk 11. – Arvutivõrgus: <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/6e0f1d5b-ea7e-497d-b54a-9ba467f6884d/Liikluskindlustuse%20seadus> (06.04.2017).

¹⁶ EKo C-537/03, *Candolin jt*, kohtujuristi L.A. Geelhoedi ettepanek.

¹⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/103/EÜ, 16. september 2009, mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta. ELT L 263/11, lk 1-21.

jalgratturitele ning kaassõitjatele tekitatud kahju hüvitamise kohustus.¹⁸ Direktiivi 2009/103/EÜ enda sätetest aga ei tulene, mida isiku- ja varakahju täpselt hõlmavad ning kui laiaulatuslik peaks kindlustusandja vastutuse ulatus olema võrreldes kahju tekitaja vastutusega. Seetõttu ei saa ka tõsikindlalt väita, millisel määral võivad liikmesriigid otsustada kindlustusandja kahju hüvitamise kohustuse ulatuse üle.

Kui leida, et liidu seadusandja tahe oli sätestada kindlustusandja kahju hüvitamise kohustus samaulatuslikult kui kahju tekitajal, peab artiklit 3 tõlgendama laiendavalt. Seeläbi saab väita, et kindlustusandja kahju hüvitamise kohustuse ulatusega on hõlmatud igasugune isiku- ja varakahju, mille eest vastutab kahju tekitaja kannatanu ees. Kui aga leida, et artikkel 3 ei sätesta liikmesriikidele ette kindlat kahju hüvitamise kohustuse ulatust, võivad liikmesriigid siseriikliku õigusega määrata kindlustusandja vastutuse ulatuse kahju tekitaja omast erinevalt.

Töö autor pooldab artikli 3 tõlgendust, mille kohaselt peab liikmesriikide poolt tagatud kohustuslik liikluskindlustus katma kogu seda kahju, mis kannatanul tekib ja mille eest kahju tekitaja vastutab. Teisisõnu peaks kindlustusandja vastutus olema samaulatuslik kahju tekitaja vastutusega.

Euroopa Kohus on oma 24. oktoobri 2013. a kohtuasjas C-22/12 leidnud, et direktiivi 2009/103/EÜ kaitse-eesmärgi kohaselt kuulub isikukahju alla igasugune kahju, kui selle hüvitamine on ette nähtud põhikohtuasjas kohaldatava siseriikliku õigusega kindlustusvõtja tsiviilvastutuse alusel, mis on tekkinud isikupuutumatus riivamisest ja millega kaasnevad nii füüsilised kui psühholoogilised kannatused. Mõiste „isikukahju“ täiendab „varalise kahju“ mõistet ning sätete ja direktiivi eesmärk on eelkõige tugevdada kannatanute kaitset. Sellises olukorras tuleb neid mõisteid tõlgendada laialt. Järelikult on nende kahjude hulgas mittevaraline kahju, mille hüvitamine on ette nähtud põhikohtuasjas kohaldatava siseriikliku õigusega kindlustusvõtja tsiviilvastutuse alusel.¹⁹ Sisult samale järeldusele on jõudnud Euroopa Kohus ka kohtuasjas C-277/12²⁰.

Kuigi nimetatud kohtuasjad käsitlesid mittevaralise kahju hüvitamise temaatikat, on Euroopa Kohtu seisukohad kohaldatavad kogu artikli 3, s.t ka varakahju mõiste tõlgendamisel. Seda põhjusel, et mittevaraline kahju on üks osa isikukahjust, kuuludes artikli 3 reguleerimisalasse. Direktiivi 2009/103/EÜ sätetest ega kohtupraktikast ei tulene, et varakahju hüvitamisel tuleks lähtuda teistest põhimõtetest. Pigem on Euroopa Kohus seisukohal, et tervet artiklit 3 tuleb tõlgendada laiendavalt kannatanu õiguste paremaks kaitseks, mis on tingitud direktiivi ja

¹⁸ LKindlS eelnõu seletuskiri, lk 32.

¹⁹ EKo C-22/12, *Haasova*. 24. oktoober 2013.

²⁰ EKo C-277/12, *Drozdos*. 24. oktoober 2013.

sätete kaitse-eesmärgist. Kohtujurist on leidnud, et artikli 3 arengut on selgelt iseloomustanud liidu seadusandja tahe tugevdada kannatanute kaitset.²¹

Seetõttu on autor seisukohal, et liidu seadusandja tahe oli artikliga 3 sätestada liikluskindlustuse kindlustusandja vastutus määras, milles kahju tekitaja vastutab kannatanu ees. Kuivõrd Eesti on direktiiviga 2009/103/EÜ seotud, peavad selles sätestatud põhimõtted olema üle võetud ka meie siseriiklikusse õigusesse.

1.2. Liikluskindlustuse seadus kui eriseadus võlaõigusseaduse suhtes

LKindlS § 24 sätestab kindlustusandja poolt hüvitatava kahju ulatuse, mille kohaselt kindlustusandja hüvitab kindlustatud isiku asemel kahjustatud isikule kindlustusjuhtumi tagajärjel tekitatud kahju üksnes käesolevas seaduses sätestatud alustel ja ulatuses. Käesolevas peatükis sätestatu ei piira kahjustatud isiku õigust esitada nõue kahju põhjustaja vastu teises seaduses sätestatud alusel.

Nimetatud sätte esimesest lausest tuleb põhimõte, et kindlustusandjal on kohustus hüvitada kahju üksnes LKindlS-s sätestatud alustel ja ulatuses. Seetõttu tekib küsimus, kas kindlustusandja vastutus on piiratud ainult LKindlS-s sätestatud kahjuliikide ja -summadega ehk teisisõnu, kas kindlustusandjal ei ole sellise kahju, mida ei ole LKindlS-s eraldi sätestatud, hüvitamise kohustus? Kuivõrd LKindlS ei nimeta kõiki liiklusõnnetuses tekkida võivaid kahjuliike või piirab neid summaarselt, ei kataks kindlustusandja pakutav kindlustuskaitse kannatanule tekkinud kahju samas ulatuses, mille eest vastutab kahju tekitaja. Nimetatud olukord oleks vastuolus Euroopa Liidu õiguse, Euroopa Kohtu kohtupraktika ning kohustusliku vastutuskindlustuse kujunemise põhjusega²².

Kuna LKindlS § 24 teine lause sätestab kannatanu õiguse esitada otsenõue kahju tekitaja vastu, siis kas sellest saab tuletada tasakaalustava abinõu kindlustusandja vastutuse piiramiseks üksnes LKindlS-s nimetatud kahjuliikide- ja summadega? Paragrahvi teist lauset ei saa siiski pidada tasakaalustavaks meetmeks, kuna kannatanul oleks õigus esitada kahju hüvitamise nõue kahju tekitaja vastu ka ilma vastava lauseta.

²¹ EKo C-277/12, Haasova, kohtujuristi N. Jääsineni ettepanek.

²² Kindlustusandja kahju hüvitamise vastutuse ulatuse kujunemisel liikluskindlustuses on oluline mõista, et kohustuslik vastutuskindlustus arenes välja põhjusel, et seoses mootorsõidukite arvu ja samal ajal ka liiklusõnnetuste plahvatusliku kasvuga tekkis olukord, kus kahju tekitajad ei suutnud väga tihti kannatanutele tekkinud kahju hüvitada. J.Lahe, lk 147.

Kuivõrd kahju tekitaja vastutus oli vaja kindlustada, pidanuks eelduslikult kindlustusandja võtma kahju tekitajalt üle tsiviilvastutuse samas ulatuses, milles viimane vastutanuks kannatanu ees. Vastasel juhul esineks jätkuvalt risk, et kahju põhjustaja ei suuda oma halva majandusliku olukorra tõttu kannatanule täies ulatuses kahju hüvitada

Eespool öeldust tulenevalt võiks eeldada, et LKindlS § 24 esimese lause sõnastus võib olla grammatiliselt eksitav. Töö autori arvates peab LKindlS §-i 24 eesmärk olema tagada, et kindlustusandja hüvitab kannatanule igasuguse kahju, mille eest kahju tekitaja VÕS-i sätete järgi kannatanu ees vastutab, kui seda kohustust ei ole LKindlS-s endas eraldi välistatud, piiratud või muul viisil täpsustatud. Tegemist on diskuteeritava seisukohaga, kuid selline lähenemine arvestab muuhulgas Euroopa Kohtu praktikat. Seega võib fraas „käesolevas seaduses sätestatud alustele ja ulatuses“ kujutada endast viidet LKindlS § 23 lõikes 1 märgitud kahju hüvitamise õiguslikele alustele ning muudele LKindlS-s täpsustatud kahju hüvitamise erinormidele.

LKindlS § 1 lõike 2 kohaselt kohaldatakse kohustuslikule liikluskindlustusele võlaõigusseaduse ja automaatsele liikluskindlustusele haldusmenetluse seaduse sätteid, arvestades käesoleva seaduse erisusi. Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskirjas on leitud, et võlaõigusseadusest kohaldub kindlustuslepinguid puudutav osa vastavalt üld- ja erinormi vahekorrale – VÕS kohaldub ulatuses, milles LKindlS-s ei sisaldu erisätteid. VÕS-st kuulub kohaldumisele eelkõige kindlustuslepinguid puudutav regulatsioon – kindlustuslepingute üldosa (23. peatükk) ja kahjukindlustuse osa (24. peatükk). Kohustusliku liikluskindlustuse puhul on aga väga olulised ka VÕS-i kahju hüvitamise regulatsioon (7. peatükk) ja kahju õigusvastase tekitamise sätted (53. peatükk). Seejuures kuulub seletuskirja lissasse nr 1 tabel, milles näidatakse ära peamised kohustuslikule liikluskindlustusele kohalduvad VÕS-i normid ning viidatakse neile õigusnormidele, mille kohaldamise asemel tuleb pöörduda LKindlS-s viidatud erinormide poole.²³

Seletuskirjast tuleneb, et VÕS-i sätted kohalduvad ulatuses, milles LKindlS-s ei sisaldu erisätteid. Autori arvates ei lähtu selline tõlgendus siiski päris täpselt LKindlS § 1 lõike 2 sõnastusest ega mõttest. Seletuskirja tõlgenduse järgi kohalduks LKindlS-i regulatsioon igal üksikjuhul, kui see erineb VÕS-i sätetest ning viimast saab kohaldada üksnes juhul, kui LKindlS-s endas eriregulatsioon puudub. Parema mõistmise huvides toob autor järgneva näite: LKindlS § 26 lõike 4 alusel tuleb kindlustusandjal hüvitada asja hävimise korral kannatanule sõiduki kindlustusjuhtumieelne väärtus. Nimetatud hüvitis ei kata aga näiteks riigilõivu, mis tuleb tasuda sõiduki liiklusregistris registreerimisel omaniku nimele. VÕS § 132 lõike 1 järgi tuleb kahju tekitajal tasuda aga mõistlikud kulud uue samaväärse asja soetamiseks, mistõttu hõlmab kahjuhüvitis ka registrikulusid. Kuivõrd LKindlS-s sisaldub eriregulatsioon, siis kannatanu ei saaks nõuda kindlustusandjalt registrikulude hüvitamist. Kui asuda aga autori pooldatud seisukohale, et LKindlS §-i 24 eesmärgiks on tagada

²³ LKindlS eelnõu seletuskiri, lk 11.

kindlustusandja vastutus samas ulatuses nagu kahju tekitaja oma, siis peaks kindlustusandja hüvitama ka registrikulud.

VÕS-i kommentaari järgi „VÕS-i kindlustuslepingu, eelkõige kohustusliku vastutuskindlustuse regulatsioon kehtib ka liikluskindlustuse kohta niivõrd, kuivõrd LKindLS-s pole sätestatud teisiti (ka muudel juhtudel kohaldatakse kohustusliku kindlustuse kindlustuslepingu tingimuste suhtes seadust, millega kohustuslik kindlustus on kehtestatud, ja teisi seaduse niivõrd, kuivõrd esimesena nimetatud seadusest ei tulene teisiti)“.²⁴

Kuivõrd uus LKindLS on kehtinud lühikest aega, puudub siseriiklik kohtupraktika VÕS-i ja LKindLS-i normide kohaldamise ning kindlustusandja vastutuse ulatuse kohta. Seetõttu taandub kohustusliku liikluskindlustuse kindlustusandja vastutuse ulatuse määratlemine LKindLS-i sätete tõlgendamisele, mida tuleb sisustada läbi kõigi asjakohaste aktide, mis on meie LKindLS-ga seotud, s.h läbi Euroopa Liidu õiguse. Seetõttu tuleb ka LKindLS §-i 24 tõlgendada direktiivi 2009/103/EÜ ja Euroopa Kohtu kohtupraktika valguses. Seeläbi saab töö autori arvates asuda seisukohale, et kindlustusandja peab eelduslikult hüvitama igasuguse kahju, mille eest kahju tekitaja vastutab VÕS-i sätete järgi, kui hüvitamise kohustust ei ole LKindLS-s otsesõnu välistatud, piiratud või täpsustatud.

Kui toetada põhimõtet, et LKindLS §-i 24 eesmärk on tõe poolest piirata kindlustusandja kahju hüvitamise kohustust üksnes LKindLS-s nimetatud kahjuliikide ja summadega, võivad kannatanu õigused vähemalt osaliselt jääda. Sellisel juhul oleks meie siseriiklik õigus vastuolus direktiivi 2009/103/EÜ artikkel 3 ideega, mis peaks kannatanu õigusi liikluskahju korral laiendama ning hõlmama igasuguse kahju, mille eest vastutab kahju tekitaja kannatanu ees.

Kuivõrd LKindLS peab aga olema kooskõlas direktiivis 2009/103/EÜ sisalduvate põhimõtetega, peaks kindlustusandja hüvitama kannatanule ravikulud, mis tekkisid liiklusõnnetuse tagajärjel. LKindLS selliste kulude hüvitamist otsesõnu ei reguleeri, s.t ka ei välista, piira ega täpsusta. Küll vastutab kahju tekitaja nimetatud kulude eest VÕS § 130 lõike 1 alusel. Lähtudes autori pooldatud LKindLS §-i 24 tõlgendusest saab väita, et kuivõrd kahju tekitaja peab nimetatud kulud kannatanule hüvitama ning LKindLS ei välista, piira ega täpsusta nimetatud kulude hüvitamist kindlustusandja poolt, siis on kindlustusandja kohustatud hüvitama ka ravikulud.

²⁴ P. Varul jt. VÕS §520/3.3.1. – Võlaõigusseadus II. Komm vlj. Tallinn: Juura 2007.

Seejuures nähtub LKF-i juhistest liikluskindlustuse lepingu alusel hüvitatava kahju kohta, et kindlustusjuhtumi korral hüvitab kindlustusandja mh kannatanu ravikulud, sh hooldusravi ja kulu ravimitele.²⁵ Seega peab LKF, kui Eesti kindlustusandjaid ühendav organisatsioon võimalikuks, et kindlustusandja vastutuse ulatus ei ole piiratud üksnes LKindlS-s nimetatud kulude või kahjuga.

Samuti pole LKindlS-s reguleeritud vajaduste suurenemisest tekkinud kahju hüvitamist. Kahju tekitaja vastutab selliste tervisekahjustusest tulenevate lisakulude eest VÕS § 130 lõike 1 alusel. Nimetatud kuludega on hõlmatud erinevad abivahendid (nt ratastool, kargud), proteesid, transpordikulud, kuid ka näiteks uue ameti omandamisega seotud kulud. Riigikohus on leidnud²⁶, et tervisekahjustuse saanud kannatanul ei ole iseenesest õigust transporditeenuse kasutamiseks saada kostja arvel enda omandisse autot, küll on tal õigus nõuda kostja õigusvastase teoga põhjustatud kulutuste hüvitamist. Transpordikulutuste hüvitamise otsustamisel tuleb arvestada kõiki asjaolusid, mh hageja liikumisvajadust ja elukoha asustustihedust. Invatranspordi olemasolul tuleb arvestada mh selle kättesaadavust, samuti tuleb selle kasutamisega seotud kulud hagejale hüvitada.

Sarnaselt ravikuludele, on ka vajaduste suurenemisest tingitud kulud LKF-i juhise alusel kindlustusandja poolt hüvitatavad.²⁷ Kuivõrd kahju tekitaja nimetatud kulude eest vastutab ning LKindlS neid ei reguleeri, on autor seisukohal, et kindlustusandja vastutab vajaduse suurenemisest tekkinud kulude eest.

Kui kannatanu raviarutuse külastamiseks tehtavad kulud olid hüvitatavad, siis on paslik hinnata, kas ka kannatanu külastamiseks kantud ravikulud on kindlustusandja vastutusega hõlmatud. Riigikohus leidnud, et seadus ei näe ette isiku tervise kahjustamise või kehavigastuse tekitamise korral teise isiku õigust nõuda talle sama juhtumiga tekitatud varalise kahju hüvitamist.²⁸ Teisisõnu peavad nimetatud külastuskulud olema enne tasutud kannatanu poolt. Kuivõrd autor eeldab kahju tekitaja isiklikku vastutust, siis printsiibis on kindlustusandja vastutuse ulatus nimetatud kahjuga hõlmatud, sest LKindlS analüüsitava kulu ei reguleeri.

LKindlS-s pole reguleeritud ka kindlustusandja vastutuse ulatust mõistlike ning vajalike õigusabikulude ning ekspertiisi korral. Õigusabikulude puhul saab eristada kannatanu ja kahju tekitaja kui kindlustusvõtja õigusabikulusid.

²⁵ LKF-i praktiline abi liikluskindlustuse lepingu alusel hüvitatava kahju kohta, lk 1. Arvutivõrgus: https://lkf.ee/images/files/Liiklus_hyvitavkahju_veebitekst4.pdf (20.03.2017).

²⁶ RKTko 3-2-1-76-08, p 16.

²⁷ LKF (viide 25), lk 1.

²⁸ RKTko 3-2-1-174-10, p 12.

Riigikohus on leidnud, et kohtumenetluse-eelsed õigusabikulud, mida isik on teinud selleks, et oma õiguste rikkumist kõrvaldada, on VÕS § 115 lõike 1 ja § 128 lõike 3 alusel iseenesest hüvitatavad.²⁹ Tegemist oleks seega otsese varalise kahjuga, mille eest kahju tekitaja VÕS-i alusel vastutab. Küsimus tekib seejuures õigusabikulude vajalikkusest ja põhjendatusest. Kui liiklusõnnetuses said kahjustada üksnes sõiduki keredetailid minimaalses ulatuses, s.t oli tegemist kerge liiklusõnnetusega, millega ei kaasnenud tervisekahjustusi või kehavigastusi, pole õigusabikulude kandmine pigem põhjendatud. Seevastu kui oli tegemist näiteks ahelkokkupõrkega, kannatanu sai tervisekahjustusi või surma, on õigusabikulude kandmine põhjendatud ja vajalik. Kuivõrd kahju tekitaja selliste kulude eest vastutab ning LKindlS-s otsesõnu ei välista, piira ega täpsusta õigusabikulude tõttu tekkinud kahju, siis tuleb töö autori arvates asuda seisukohale, et kindlustusandja vastutuse ulatus on üldjuhul nimetatud kuludega hõlmatud.

Kindlustusvõtja, kui kahju tekitaja, õigusabikulude hüvitamise problemaatika aga üldjuhul aktuaalseks ei tohiks osutada, kuivõrd kannatanud esitavad kahju hüvitamise nõude üldjuhul kahju tekitaja liikluskindlustuse kindlustusandja, mitte otse kahju tekitaja vastu. Seetõttu kahju tekitajal endal õigusabikulusid tavaliselt ei teki.

Varasemalt kehtinud LKindlS³⁰ sätestas otsesõnu kindlustusandja kohustuse hüvitada kannatanule mh kulud, mida autor eelnevalt käsitles.³¹ Töö autori arvates on meelevaldne eeldada, et seadusandja sooviks oli kehtiva LKindlS-i alusel välistada näiteks ravikulude või õigusabikulude hüvitamine kindlustusandja poolt. Samuti oleks alusetu arvata, et nimetatud kulude sätestamata jätmine oli tingitud seadusandja tähelepanematusesest. Seetõttu on asjakohane eeldada, et nimetatud kulude LKindlS-i regulatsioonist väljajätmine oli teadlik valik, mis lähtus seadusandja tahtest ja eeldusest, et kindlustusandja vastutab nagunii kulude ja kahju eest, mille eest vastutab kahju tekitaja VÕS-i sätete alusel. Seetõttu polnud vajalik ka nimetatud kulude täiendav reguleerimine. Selline lähenemine toetab autori seisukohta LKindlS §-i 24 tõlgendamisel.

²⁹ RKTko 3-2-1-80-16 p 28.

³⁰ Liikluskindlustuse seadus. – RT I, 2001, 43, 238...RT I, 11.04.2014, 5.

³¹ Varasemalt kehtinud LKindlS § 31 lõike 2 punktide 1-4 alusel hüvitatakse kannatanule tervisekahjustuse ravimise kulud; ravimite soetamise kulud; raviga seotud raviasutuse külastamiseks tehtud transpordikulud; muud otsesed kulud, mis ei sisaldu tervisekahjustuse ravimise kulude all.

§ 28 lõike 3 punkti 2 kohaselt pidi kindlustusandja varakahjuna hüvitama mõistlikud ja vajalikud kulud õigusabile ja ekspertiisile. Seejuures olgu lisatud, et kui varasem LKindlS eristas otsesõnu sarnaselt direktiivi 2009/103/EÜ loogikale isiku- ja varakahju, siis hetkel kehtiv LKindlS sellisel viisil grammatilist eristust ei kasuta.

§ 45 lõike 2 kohaselt kannatanule hüvitise väljamaksmisel tuleb hüvitis üle kanda hüvitamise otsuse tegemisele järgneval tööpäeval või asjakohase pangaarve numbri saamisele järgneval tööpäeval, kui see ei ole hüvitamise otsuse tegemise ajal teada. Hüvitamisega viivitamise korral maksab hüvitamiseks kohustatud kindlustusandja hüvitise taotlejale viivist võlaõigusseaduse §-s 113 sätestatud ulatuses.

Kokkuvõttes saab väita, et Euroopa Kohus on direktiivi 2009/103/EÜ artikli 3 tõlgendamisel võtnud kindla seisukoha, et vähemalt mittevahalise kahju korral peab kindlustusandja vastutama sama ulatuslikult kui kahju tekitaja. Kuivõrd on leitud, et artikli 3 arengut on selgelt iseloomustanud liidu seadusandja tahe tugevdada kannatanute kaitset³², saab autori arvates Euroopa Kohtu leitud seisukohti kohaldada ka varakahju puhul. Seega peaks nii isiku kui varakahju korral kindlustusandja vastutus kahju tekitaja omaga olema samaulatuslik artikkel 3 alusel. Kuivõrd Eesti on direktiiviga 2009/103/EÜ seotud, s.t kohustatud võtma üle direktiivis sisalduvad põhimõtted siseriiklikusse õigusesse, peab ka meie LKindlS-i alusel kujunev kindlustusandja vastutus olema kahju tekitajaga samaulatuslik. Kuigi meie LKindlS §-i 24 kohaselt hüvitab kindlustusandja kindlustatud isiku asemel kannatanule kahju üksnes seaduses sätestatud alustel ja ulatusest, saab fraasi „üksnes seaduses sätestatud alustel ja ulatuses“ pidada grammatiliselt eksitavaks. Töö kirjutaja arvates tuleb Euroopa Kohtu lahendite valguses asuda seisukohale, et LKindlS-i § 24 kohaselt peab kindlustusandja hüvitama eelduslikult siiski igasuguse kahju, millest eesti kindlustatud isik VÕS-i järgi vastutab, kui seda kohustust ei ole LKindlS-s eraldi välistatud, piiratud või täpsustatud.

³² EKo C-277/12, Haasova, kohtujuristi N. Jääsineni ettepanek.

2. Kindlustusandja hüvitatava kahju ulatus asja kahjustamise või hävimise korral

2.1. Hüvitatava kahju ulatus asja kahjustamisel

2.1.1. Mõistlike parandamiskulude hüvitamine

Käesolevas alajaotises otsib autor vastust küsimusele, kas kindlustusandja poolt hüvitatavad asja parandamiskulud on samaulatuslikud kahjuhüvitise suurusega, mida tasub kahju tekitaja kannatanule VÕS-i sätete alusel. Kui vastutuse ulatus on erinev, siis kas VÕS-i sätted on kohaldatavad ka LKindlS-i puhul.

LKindlS § 26 lõike 1 järgi kohaldatakse asja kahjustamise või hävimise korral VÕS § 132 lõikes 1-3 sätestatud käesolevast paragrahvist tulenevate erisustega. Seega saab nimetatud LKindlS-i norme pidada eriregulatsiooniks võrrelduna VÕS § 132 lõiketega 1-3.

Enne konkreetsete koosseisude analüüsimist olgu märgitud, et kindlustusandja kahju hüvitamise ulatus on juba eos piiratud LKindlS §-i 25 lõikega 1, mille kohaselt on kindlustussumma ühe kindlustusjuhtumi kohta, olenemata isikute arvust, asja hävimise või kahjustamise korral 1 200 000 eurot, kui pooled ei ole kokku leppinud suuremas kindlustussummas. Autori poolt analüüsitavatest kindlustusandjate poolt pakutud kohustuslikele liikluskindlustuslepingutele kohalduvatest üldtingimustest³³ ei nähtu, et kindlustusandjad pakuksid kindlustuskaitset suuremas ulatuses, kui LKindlS § 25 lõige 1 seda ette näeb. Seejuures ei piira VÕS § 132 lõiked 1-3 kahju tekitaja vastutuse ulatust maksimaalse hüvitussummaga.

Sõiduki kahjustamise korral on LKindlS § 26 lõike 2 alusel kahjustatud isikul õigus valida talle sobiv sõiduki taastusremonti teostav remondiettevõtja, kuid kindlustusandja hüvitamiskohustus piirdub üksnes mõistlike kulutustega kindlustusjuhtumieelse olukorra taastamiseks. Kuivõrd seadus ei sätesta remondiettevõtja valikule täpsemaid kriteeriumeid, tuleks siiski eeldada, et ettevõtte hinnakiri peaks vastama sõiduki kulumisastmele ja väljalaskeaastale. Vastasel juhul võib jõuda tulemuseni, kus kindlustusandja peaks hüvitama ebamõistlikud kulud. Töö kirjutaja arvates on uuemate sõidukite puhul õigustatud ka kulukamat teenust pakkuvad remondiettevõtjad, kui see väljendub ka kvaliteedis.

LKF-i ettepanekutest LKindlS-i eelnõule nähtub, et kindlustusandja eeldab, et kannatanu teeb oma valiku remondiettevõtte suhtes kindlustusandja koostööpartnerite hulgast, kes on oma

³³ Autor kasutas magistritöös järgmiste kindlustusandjate kohustusliku liikluskindlustuslepingu üldtingimusi: ERGO Insurance SE, If P&C Insurance AS, AS Inges Kindlustus, Seesam Insurance AS, Salva Kindlustuse AS ja Swedbank P&C Insurance AS.

eelneva kvaliteetse tööga tõestanud kindlustusandjale oma usaldusväärsust.³⁴ Oluline on mõista, et kannatanu on remondikoha valikul vaba. Kindlustusandja ei saa keelata kannatanul valida just talle meelepärast remondiettevõtjat. See kehtib ka juhul, kui kannatanu soovitud remondiettevõtte koostatud kulukalkulatsioon sõiduki taastamiseks ei ole kindlustusandja arvates mõistlik. Küll aga ei pea kindlustusandja sellisel juhul hüvitama kogu kulu, vaid kindlustusandja hüvitab remondikulud mõistlikus mahus ja ülejäänud osa tuleb tasuda kannatanul endal. Teisisõnu tasub kindlustusandja tema poolt mõistlikuks peetud taastamiskulude summa.

Üldjuhul kindlustusandja siiski aktsepteerib kannatanu valitud autoremondiettevõtte kulukalkulatsiooni. Tavaline on see olukordades, kus kannatanu on enda valitud remondiettevõtte lojaalne klient, s.t on tellinud varasemad hooldus- ja remonditööd vastavast ettevõttest ja on läbinud seal ettenähtud aja jooksul tehnohooldused või on kannatanu valitud remondiettevõtte pakkumine sõiduki taastamiseks mõistlik võrreldes alternatiivsete valikutega.³⁵

VÕS § 132 lõike 3 kohaselt hõlmab asja kahjustamisel kahjuhüvitis eelkõige asja parandamise mõistlikud kulud ning võimaliku väärtuse vähenemise. Kui asja parandamine on asja väärtusega võrreldes ebamõistlikult kulukas, tuleb maksta hüvitist vastavalt käesoleva paragrahvi lõikele 1.

Kuivõrd VÕS § 132 lõikest 3 tuleneb üldine kahjuhüvitamise kohustuse põhimõte asja kahjustamise korral, on mõisteta, et see ei reguleeri otsesõnu kannatanu valikuõigust remondiettevõtte valikul.

Leedu LKindLS³⁶ § 19 lõike 6 sätestab sarnaselt meie LKindLS-le kannatanu õiguse valida asja kahjustamise korral remondiettevõtte sõiduki taastamiseks. Kannatanu soovil maksab kindlustusandja hüvitatava summa otse remondiettevõttele. Seejuures hõlmab kindlustusandja poolt makstav hüvitis sobivaid kulutusi, millest piisab liiklusõnnetuse tagajärgede taastamiseks. Kindlustusandjal on õigus lükata tagasi kannatanu taotlus ebasobivate kulude hüvitamiseks.

³⁴ Eesti Liikluskindlustuse Fondi arvamus liikluskindlustuse seaduse eelnõu kohta 423 SE, lk 11. Arvutivõrgus: <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/arvamused/6e0f1d5b-ea7e-497d-b54a-9ba467f6884d/Liikluskindlustuse%20seadus> (05.01.2017).

³⁵ LKF-i praktiline abi sõiduki remondikoha valiku ja muude sõiduki kahjustamise hüvitamise üksikasjade kohta, lk 1. Arvutivõrgus: https://lkf.ee/images/files/Remont_soidukikahjustumine12.pdf (05.01.2017).

³⁶ Law on Compulsory Insurance Against Civil Liability in Respect of the Use of Motor Vehicles. – Arvutivõrgus: http://www.cab.lt/index.php/en/pages/view/?item_id=23 (06.04.2017).

Soome LKindlS-i³⁷ uus redaktsioon hakkas kehtima 1. jaanuaril 2017. a.³⁸ Soome LKindlS ei nimeta otsesõnu sarnaselt meie või Leedu LKindlS-le kannatanu õigust valida remondiettevõtte. Nimetatud seadus ei sätesta, millised kulutused on kindlustusandja poolt hüvitatavad. Küll suunab Soome LKindlS § 37 esimese lause varakahju hüvitamise määratlemiseks kahju hüvitamise seaduse sätete juurde.

Kindlustusandja ja kahju tekitaja vastutuse ulatuse määratlemiseks asja kahjustamise korral tuleb siseriikliku õiguse alusel sisustada mõistlike kulude definitsioon. Paraku on „mõistlikud kulud“ määratlemata õigusmõiste, mistõttu tuleb sisustamisel lähtuda konkreetsest olukorrast ning asjaoludest. Tartu Maakohus on oma 29. jaanuari 2016. a tsiviilasjas nr 2-14-35023 leidnud, et sõiduki taastamiseks tehtud uute uste kulud on ebamõistlikud ning mõistlikeks kuludeks saab pidada vahetamist kasutatud uste vastu. Seejuures võttis kohus mõistlikkuse määratlemisel arvesse sõiduki vanust ning selle väärtust. Käesoleval juhul moodustasid uued ukSED sõiduki taastamiskuludest *ca* 50%.³⁹

Töö kirjutaja nõustub Maakohtu tõlgendusega, sest isegi, kui jätta välja rahaline aspekt, poleks kasutatud sõiduauto uste vahetamisel uute uste vastu tegemist kindlustusjuhtumieelse olukorra taastamisega LKindlS § 26 lõike 2 tähenduses. Kuigi viimati nimetatud säte ei täpsusta, millist ajahetke peetakse kindlustusjuhtumieelseks olukorraks, peab normiloogikast lähtudes siiski tõdema, et regulatsiooni mõttega poleks enam kooskõlas olukord, kus nimetatud ajahetke tõlgendatakse ebamõistlikult laialt. Vastasel juhul saaks asuda seisukohale, et ka näiteks 2 aastat on enne kindlustusjuhtumi toimumist kindlustusjuhtumieelne olukord ning seeläbi oleks hüvitatavad ka roostetõrjetööd. Kirjutaja arvates tuleb sätet tõlgendada kitsalt ning kindlustusjuhtumieelseks olukorraks pidada ajahetke, mille järgselt vahetult kindlustusjuhtum toimus. Samale tõlgendusele suunab ka LKindlS-i § 24, mis räägib kindlustusjuhtumi tagajärjel tekkinud kahjust.

Samuti jagab töö kirjutaja Maakohtu seisukohta, et kui kahjustatud asi asendatakse uuega, kuigi samaväärne tulemus oleks saavutatud ka kasutatud varuosaga ning uus varuosa üksi moodustab taastamiskuludest 50%, on üldjuhul tegemist ebamõistlike kulutustega.

³⁷ Motor Liability Insurance Act. – Arvutivõrgus: <http://www.lvki.fi/en/obligation-to-insure/motor-liability-insurance-2017/> (06.04.2017).

³⁸ Uus LKindlS läbis põhjaliku reformi, millega taotleti LKindlS sätete paremat kooskõla ning selgust. Uue seadusega parandati varasema puudujäägid ning sätete koostamisel lähtuti lähituleviku muudatustest. Põhiprintsiibid, milleks on reguleerimisala, kindlustuskohustus ja kahju hüvitamise kohustuse põhimõtted, jäid aga muutmata. Tarbijate vaatenurgast on kahjuhüvitamis kohustus muudatused minimaalsed, kuna eesmärk oli säilitada juba varasemalt sätestatud kõikehõlmavust ja kaitset. Siiski tõusis kindlustussumma varalise kahju puhul 3.3 miljonilt 5 miljoni euro peale. Reformiga kaasneb ka palju praktilisi muudatusi, näiteks suurenevad rahatrahvid kindlustuskohustuse rikkumisel ja kannatanule pakutav õigusabiteenus paraneb. Arvutivõrgus: <http://www.lvki.fi/en/obligation-to-insure/motor-liability-insurance-2017/> (06.04.2017).

³⁹ TMK 2-14-35023.

Kui viidatud kohtulahendis sisustas kohus ebamõistlike kulutuste sisu varuosa suhtega taastamiskuludesse, on asjakohane analüüsida ka taastamiskulude kogusumma suhet sõiduki õnnetusjuhtumieelse väärtusega. Teisisõnu kas on võimalik, et kui taastamiskulud ületavad teatud protsenti sõiduki väärtusest, saab kulusid pidada ebamõistlikuks. Riigikohtu tsiviilkolleegium on oma kohtuasjas nr 3-2-1-54-06 leidnud, et isegi kui kahjustatud asja taastamise kulu ületab asja kahjustamise eelset väärtust, ei anna see iseenesest alust VÕS § 132 lõike 3 teise lause kohaldamiseks. Sõiduauto taastamise kulude hüvitamise nõude korral tuleb muu hulgas arvestada seda, kas konkreetne sõiduauto võib olla selle omaniku jaoks subjektiivselt väärtuslikum, näiteks seetõttu, et talle on teada selle sõiduauto tehnilised probleemid.⁴⁰

Autori arvates on Riigikohus võtnud võrdlemisi jäiga seisukoha. Sisuliselt tuleneb lahendist, et isegi kui taastamiskulud ületavad sõiduki väärtust, s.t me saame rääkida asja majanduslikust hävimisest (vt peatükk 2.2.), on teatud juhtudel sõiduki taastamine põhjendatud. Töö kirjutaja arvates peaks Riigikohtu seisukohta tõlgendama selliselt, et kui sõiduk pole selle omaniku jaoks võrreldes kolmandate isikutega subjektiivselt väärtuslikum, tuleks ebamõistlikeks kuludeks lugeda kulusid, mis ületavad sõiduki väärtust. Seejuures peaks vähemalt üldjuhul pidama ebamõistlikeks kuludeks ka selliseid kulusid, mis ületavad või on samaväärsed sõiduki väärtusest 50%-ga. Nimetatu aga ei tähenda, et konkreetset juhul võiksid olla ebamõistlikud ka kulutused, mis moodustavad sõiduki väärtusest 30-40%.

VÕS-i kommentaaris on märgitud, et välisriiklikus õiguses peetakse ebamõistlikeks kuludeks auto selliste remondikulude hüvitamist, mis ületavad uue samaväärse auto väärtust 30%-i võrra.⁴¹

Siiski ei nähtu eespool käsitletud Maakohtu kohtulahendist⁴², et kas olukorras, kus kasutatud uste värv erineb sõiduki omast, saab mõistlike kulude sisse arvestada ka värvimistööde hinna. Kuigi samas seisukorras uste puhul saab printiibis rääkida kindlustusjuhtumieelsest olukorrast, tuleks kirjutaja arvates siiski värvitööd pidada mõistlikeks kulutusteks. Vastasel juhul asetataks kahjustatud isik võrreldes kindlustusjuhtumieelse olukorraga halvemasse situatsiooni, kuivõrd isik peaks taluma avalikkuse negatiivset tähelepanu sõiduki suhtes.

Seejuures tuleks kirjutaja arvates asuda samale seisukohale ka juhul, kui purunenud toonitud aknaklaasid vahetatakse toonimata klaaside vastu. Kuigi toonimata klaasid ei too üldjuhul kaasa avalikkuse negatiivset tähelepanu sõiduki suhtes, ei saaks toonimiskulude

⁴⁰ RKTko 3-2-1-54-06 p 15.

⁴¹ P. Varul jt. VÕS § 132/4.3. - Võlaõigusseadus I. Komm vlj. Tallinn: Juura 2016

⁴² TMK 2-14-35023.

mitteaktsepteerimisel rääkida kahjustatud isiku asetamisest võimalikult lähedasse olukorda, milles ta oleks olnud, kui kahju hüvitamise kohustuse aluseks olevat asjaolu ei oleks esinenud.

Tallinna Ringkonnakohus on oma 17. oktoobri 2014. a tsiviilasja nr 2-14-1344 punktis 52 leidnud, et mõistlikuks kuluks saab pidada ka eksperdi arvamuse saamiseks kantud kulusid. Konkreetset juhul määratleti arvamuse alusel sõidukile tekkinud kahjustused ning kulud.⁴³

Riigikohus on leidnud, et asja parandamine peab toimuma mõistlikel tingimustel. Kui kannatanu laseb teha tarbetult kalli remondi, rikub ta VÕS § 139 lõikes 2 toodud kahju vähendamise kohustust, mis toob kaasa tema kahjuhüvitise vastava osa vähendamise.⁴⁴ VÕS-i kommentaari autorid on leidnud, et kannatanu ei pea siiski valima kõige odavamat võimalust, kui see oleks selgelt madalama kvaliteediga. Samuti ka juhul, kui kahjustatud asja omanik on pidevalt lasknud seda hooldada teatud töökojas, kus selle omadusi juba tuntakse, võiks omanik lasta remondi teha samas kohas hoolimata asjaolust, et oleks võimalik leida ka odavam variant.⁴⁵

Viimaks tuleb analüüsida konkreetset ajahetke, mille seisuga tuleks kahjusid hinnata. Kui näiteks kahju tekitaja peaks kulud hüvitama kohtulahendi tegemise aja seisuga ning kindlustusandja õnnetusjuhtumis aja seisuga, võivad need oluliselt erineda.

Riigikohus on oma 3. aprilli 2013. a kohtuasja nr 3-2-1-19-13 punktis 13 leidnud, et asja kahjustamise korral võidakse juhul, kui asi on korda tegemata, võtta VÕS § 132 lõike 3 esimese lause järgi välja mõistetava hüvitise suuruse kindlakstegemisel arvesse ka asja kordategemise kulude suurus asja kahjustamisest hilisemalt ajal.⁴⁶ Seetõttu tuleb kahju tekitajal asja kahjustamise korral hüvitada kulud võimalikult asja parandamise aja seisuga. Vastasel juhul ei pruugi kannatanu enam kahju tekitajalt väljamõistetava hüvitisega saada asja parandada. Näiteks toimus õnnetusjuhtum 2015. aastal ning kohtulahend kulude väljamõistmise kohta tehakse 2017. aastal. Inflatsiooni tõttu võivad taastustööd maksta oluliselt rohkem. Sama kehtib ka vastupidiselt, s.t kui hinnad peaksid langema. Sellist tõlgendust toetab VÕS § 127 lõige 1, mille kohaselt peaks kahjustatud isik olema pärast kahju hüvitamist võimalikult lähedases olukorras, milles ta oleks olnud, kui kahju hüvitamise kohustuse aluseks olevat asjaolu ei oleks esinenud. Töö autori arvates on sama põhimõte kohaldatav ka kindlustusandja vastutuse ulatuse määramisel.

⁴³ TlnRnKo 2-14-1344 p 52.

⁴⁴ RKTKo 3-2-1-124-11 p 16.

⁴⁵ P. Varul jt. 2016, § 132/4.3.

⁴⁶ RKTKo 3-2-1-19-13 punkt 13. Kuigi Riigikohtu lahend ei käsitle liiklusõnnetust, on töö autori arvates nimetatud seisukoht antud juhul siiski kohaldatav.

Eespool öeldust tuleneb, et nii kahju tekitaja kui kindlustusandja peavad hüvitama mõistlikud kulud asja taastamiseks. Varasemalt kehtinud LKindlS ei erinenud sisuliselt eelöeldust.⁴⁷ Seejuures tuleb nii kahju tekitaja kui kindlustusandja poolt hüvitatavaid mõistlike kulusid asja taastamiseks pidada samaulatuslikuks. Kuivõrd nimetatud kulud tuleb nii LKindlS-i kui VÕS-i alusel tasuda võimalikult asja parandamisele asumise seisuga, saab järeldada, et kindlustusandja ja kahju tekitaja vastutuse ulatus mõistlike parandamiskulude hüvitamise näol on samaulatuslik.

2.1.2. Asja väärtuse vähenemise hüvitamine

Autor tõi magistritöö eelmises alajaotises välja, et asja kahjustamise korral vastutab kahju tekitaja lisaks asja parandamiseks tehtavatele mõistlikele kuludele VÕS § 132 lõike 3 kohaselt ka võimaliku väärtuse vähenemise eest. Töö kirjutaja otsib vastust küsimusele, kas kindlustusandja on kohustatud hüvitama kannatanule asja väärtuse vähenemisest tingitud kahju ja kui see nii on, siis millises ulatuses.

Riigikohtu tsiviilkolleegium on kohtuasjas 3-2-1-121-08 leidnud, et asja väärtuse vähenemisest tekkinud kahju võib tekkida olukorras, kus avarii läbi teinud sõiduki väärtus, mis on küll parandatud, võib olla väiksem võrreldes samasuguse mitteavariilise sõidukiga.⁴⁸

VÕS § 132 lõike 3 ei sätesta kahju tekitaja vastutuse olemasoluks või selle ulatuse määramiseks täiendavaid eeldusi, s.t kahju tekitaja vastutab kogu asja väärtuse vähenemisest tekkinud kahju eest. Seevastu LKindlS § 33 punkt 11 välistab otsesõnu kahjustatud asja väärtuse vähenemisest tekkinud kahju hüvitamise. Seda siiski reservatsiooniga, milleks on LKindlS § 26 lõike 9.

Nimetatud sätte alusel on hüvitatav ka sõiduki väärtuse vähenemisest tekkinud kahju, kuid seda üksnes järgmiste kumulatiivsete eelduste olemasolul: 1) sõiduk on saanud kindlustusjuhtumis raskelt kahjustada; 2) kahjustatud isik nõuab sõiduki taastamise mõistlike kulutuste hüvitamist. Seejuures täpsustab lõike 9 teine lause, et sõiduk on raskelt kahjustatud, kui selle taastamise kulud ületavad 50 protsenti sõiduki turuhinnast ja taastusremont hõlmab kandevekere või raami kuju taastamist olulises ulatuses.

⁴⁷ LKindlS § 35 lõike 1 kohaselt oli asja kahjustamisest tekkinud kahju selle taastusremondi ja muud otsesed kulud, mis valdaja kandis seoses liikluskahjuga. Seejuures moodustasid liikluskahju koosseisu isikukahju ja varakahju. Asjaolu, et hetkel kehtivas LKindlS-s ei eristata isiku- ja varakahju sellisel kujul, ei mõjuta siiski praegust kindlustusandja vastutuse ulatust. Varasem regulatsioon nimetas § 35 lõikes 2 erinevalt praegu kehtivast seadusest vajalike kulutuste mõiste. Tegemist on siiski eksitava sõnastusega, kuivõrd peetakse silmas taastusremondi tegemiseks vajalikke kulutusi, mitte vajalikke kulutusi tsiviilseadustiku üldosa seaduse § 63 p 1 mõttes. Seega oli toonane kindlustusandja taastusremondi järgne vastutus samaulatuslik praegusega.

⁴⁸ RKTko 3-2-1-121-08, p 16.

Eeltoodust nähtub, et LKindlS sätestab erinormid, mis selgesõnaliselt välistavad enamikel juhtudel asja väärtuse vähenemisest tekkinud kahju hüvitamise kindlustusandja poolt. Seetõttu ei saa LKindlS §-i 24 tõlgendust kindlustusandja vastutuse ulatuse laiendamiseks siinkohal kasutada. Seega osas, milles kindlustusandjal pole eeltoodust tulenevalt hüvitamiskohustust, võib kannatanu esitada nõude kahju tekitaja vastu. Kuna VÕS § 132 lõige 3 ei piira kannatanu nõudeõigust asja väärtuse vähenemisest tekkinud kahju hüvitamisel, on kahju tekitaja vastutuse ulatus asja kahjustamise korral kindlustusandja omast laiem. Leedu LKindlS ei sätesta otsesõnu kindlustusandja hüvitamise kohustust asja väärtuse vähenemise korral. Soome LKindlS § 37 kohaselt ei hüvitata sõiduki väärtuse vähenemisest tekkinud kahju. Seejuures ei tehta erinevalt meie LKindlS-le ühtki erandit.

Kuivõrd kindlustusandja vastutuse ulatus väärtuse vähenemisest tekkinud kahju osas pole täiel määral välistatud, tuleb hüvitamiskohustusega hõlmatud olukordi hinnata. Töö kirjutamise hetkel pole Eesti Vabariigi kohtutes jõustunud veel ühtegi kohtulahendit, mis käsitleks sõiduki väärtuse vähenemisest tekkinud kahju hüvitamist LKindlS § 26 alusel. Seetõttu pole võimalik hinnata eelduste sisustamist kohtute poolt. Siiski leiab autor, et kuna nimetatud eeldused on võrdlemisi formaalsed, ei tohiks nende sisu määratlemisel üldjuhul esineda mitmeti mõistmist. Probleemseks võib kujuneda arusaam, mida lugeda oluliseks ulatuseks kandevkere või raami kuju taastamisel. Töö kirjutajale teadaolevalt on tegemist määratlemata õigusmõistega. Üheltpoolt võib see olla tingitud asjaolust, et sõidukite ehitus on erinevatest tootjatest ja seega peaks kandevkere või raami lubatud paindevahemik jääma konkreetse tootja ettenähtud vahemikku.

Kuigi see ei tulene otsesõnu seaduse tekstist, on kohtupraktikas leitud, et VÕS § 132 lõige 3 ei välista kahjustatud asja väärtuse vähenemise hüvitamist ilma asja parandamata. Seega on kannatanul õigus nõuda väärtuse vähenemise hüvitamist ka siis, kui kannatanu ei nõua asja parandamise mõistlike kulude hüvitamist. Seejuures ei tohi siiski kahju hüvitamine sattuda vastuollu kahju hüvitamise eesmärgiga, mistõttu pole VÕS § 132 lõike 3 esimese lausega kooskõlas kahju hüvitamine suuremas ulatuses kui asja parandamise mõistlikud kulud ja võimalik väärtuse vähenemine vaatamata asja taastamisele.⁴⁹

Vaatamata asjaolule, et viimati viidatud kohtuasjas oli vaidlusaluseks esemeks kinnisasi, märkis Riigikohus, et väärtuse vähenemisest saab rääkida ka vallasasjade, sh avariiliste sõidukite puhul. Võrreldes LKindlS-ga tuleneb VÕS-st seega oluline erinevus. Nimelt kui

⁴⁹ RKTko 3-2-1-121-08, p 17.

LKindlS-i alusel eeldatakse, et kannatanu peab kahjustatud asja korda tegema, siis VÕS-i ega varasemalt kehtinu LKindlS-i⁵⁰ alusel sellist eeldust polnud.

Eespool öeldut arvestades tekib seega küsimus, kas nendel juhtudel, kus kindlustusandja asja väärtuse vähenemisest tekkinud kahju hüvitamise eest vastutab, on kannatanul LKindlS-i pinnalt õigus nõuda sõiduki väärtuse vähenemisest tekkinud kahju hüvitamist ilma sõidukit korda tegemata.

Nagu varasemalt märgitud on LKindlS § 26 lõike 9 esimese lause kohaselt asja väärtuse vähenemisest tekkinud kahju hüvitamise üheks eelduseks mh asjaolu, et kannatanu nõuab sõiduki taastamise mõistlike kulutuste hüvitamist.

Seega saaks asuda seisukohale, et kindlustusandja ei pea hüvitama väärtuse vähenemisest tekkinud kahju, kui kannatanu pole sõidukit parandanud. Kui aga kannatanu keeldub sõiduki parandamisest, siis oleks meelevaldne asuda seisukohale, et kindlustusandja ei peagi kahju hüvitama. Töö autori arvates tuleb lähtuda loogikast, mis kehtib ka juhul, kui remondiettevõtte valikul tekib vaidlus – lõppastmes ei saa kannatanu hüvitisest ilma jääda, aga kindlustusandja hüvitamiskohustus piirneb üksnes mõistlike kuludega. Selline seisukoht on kooskõlas ka VÕS-i loogikaga, kuivõrd kahju tekitaja vastutab väärtuse vähenemise korral kannatanu ees mõistlike kulude hüvitamisega, kui kannatanu ei soovi asja parandada.

LKF-i ettepanekutest LKindlS-i eelnõule tuleneb LKF-i seisukoht, et LKindlS-i alusel ei peaks olema hüvitatav sõiduki väärtuse vähenemisest tulenev kahju.⁵¹ Seejuures tõi LKF oma seisukoha toetamiseks järgmised argumendid: 1) kahju juhtumipõhine hindamine on keeruline ja seetõttu ebamõistlikult kulukas; 2) hindamiseks kasutatavad üldistavad meetodid ei suuda võtta arvesse juhtumite eripära ning tagada õiglast hüvitist; 3) kahju ei kuulunud varasema liikluskindlustuse seaduse alusel hüvitamisele; 4) hüvitamine toob kaasa kindlustusmaksete tõusu. LKF soovis välistada kahjustatud asja väärtuse vähenemisest tekkinud kahju hüvitamise täielikult.⁵²

Töö autorile tunduvad LKF-i põhjendused printsiiabis meelevaldsed ning kahjustatud isikute õigusi riivavad. Ehk võivad LKF-i seisukohad olla seotud asjaoluga, et kõik Eestis liikluskindlustust pakkuvad kindlustusandjad on LKF-i liikmed. Olukorras, kus LKF oleks suutnud nimetatud ettepaneku sellisel kujul läbi suruda, oleksid kindlustusandjad vabanenud LKindlS-i alusel niigi piiratud hüvitamiskohustusest täielikult.

⁵⁰ Varasemalt kehtinud LKindlS § 35 kohaselt võis kindlustusandja maksta taastamisremondi hüvitise pärast liiklusõnnetusega asjale tekitatud vigastuste ja tehtud remonditööde mahu või remondieelarve võrdlevat kontrollimist kanda üle mh kannatanule, olenemata sellest, kas remont on tehtud või mitte.

⁵¹ LKF-i arvamus LKindlS-i eelnõu kohta (viide 34), lk 4.

⁵² LKF-i arvamus LKindlS-i eelnõu kohta (viide 34), lk 5-7.

Vaatamata ettepanekute arvestamata jätmisele suuremal määral, soovib autor anda omapoolse hinnangu LKF-i teatud seisukohtadele, kuivõrd tunneb, et LKF peaks eelkõige kaitsma just kindlustusvõtjate (kahjustatud isikute) huve. Kirjutaja nõustub LKF-i esimese põhjendusega, et kahju juhtumipõhine hindamine on keeruline olukorras, kus kahju on tekitatud liisitud sõidukile. Sellisel juhul oleks kahjustatud isik sõiduki omanik ehk liisinguandja. Olukorras, kus liisinguvõtja kasutab oma seadusest tulenevat ostueesõigust sõiduki omandamiseks liisingulepingu lõppemisel, oleks väärtuse vähenemisest põhjustatud kahju hüvitamine liisinguandjale alusetu. Seega poleks kahju hüvitamise hetkel võimalik kindlaks teha, kes tegelikult sõiduki väärtuse vähenemisest tingitud kahju kannab. Siiski ei saa nõustuda LKF-i arvamusega osas, kus leitakse, et sõiduki väärtuse vähenemine juba liiklusõnnetuses osalenud sõiduki korral on küsitav. Töö kirjutaja on seisukohal, et tsiviilkäibes ringlevad asjad kaotavad osa oma väärtusest igal ajahetkel, mil neid kasutatakse. Juba liiklusõnnetuses osalenud sõiduki puhul saab samuti rääkida järjekordsest väärtuse vähenemisest, mis ühel hetkel võib sisuliselt päädida vanaraua väärtusega. Kuivõrd pole võimatu iga liiklusõnnetuse toimumise järel määratleda ära sõiduki õnnetusjuhtumi järgne väärtus, on iseenesest võimalik järgneva liiklusõnnetuse puhul väärtust täpselt hinnata.

Liiatigi jääks väärtuse vähenemisest tingitud kahju tõendamine kahjustatud isiku ülesandeks. Seeläbi ei saa väita, et kahju juhtumipõhine hindamine on ebamõistlikult kulukas juba printsiibis. Kuivõrd väärtuse vähenemisest tingitud kahju hüvitamise nõue jääks kahjustatud isiku kaalutusotsuseks, saaks viimane juhtumipõhiselt hinnata võimalikku hüvitist ning selle tõendamise kulusid ning seeläbi ei tooks see automaatselt kaasa ebamõistlikke kulusid. Kirjutaja soovib rõhutada, et tsiviilkohtumenetluses hinnatakse edukalt juhtumipõhiselt näiteks mittevaralise kahju hüvitamist, mis läbi ei saa väita, et hindamine oleks liiga keeruline. Seejuures olgu märgitud, et kui kannatanu esitab nõude kahju tekitaja vastu, tuleb kannatanul tsiviilkohtumenetluse seadustiku⁵³ (edaspidi TsMS) § 230 lõike 1 alusel tõendada asja väärtuse vähenemisest tekkinud kahju. Seetõttu jääb LKF-i seisukoht töö kirjutajale arusaamatuks.

Autor on seisukohal, et kui väärtuse vähenemisest tingitud kahju hüvitamine on võimalik nii VÕS-i kui LKindLS-i alusel, siis kahju hüvitise suuruse osas vastutavad kindlustusandja ja kahju tekitaja samas ulatuses. Küll saab rääkida erinevast ulatusest olukorras, kus LKindLS-i alusel pole asja väärtuse vähenemisest tekkinud kahju hüvitamise eeldused täidetud, näiteks ei nõua kannatanu sõiduki mõistlike parandamise kulude hüvitamist. Sellisel juhul ei saa kannatanu kindlustusandjalt nõuda väärtuse vähenemisest tekkinud kahju hüvitamist. VÕS-i

⁵³ Tsiviilkohtumenetluse seadustik. – RT I, 2005, 26, 197.

sätted aga ei piira sellisel kujul kannatanu nõudeõigust. Kui aga kannatanu keeldub sõiduki parandamisest peab lõppastmes kindlustusandja hüvitama kannatanule siiski mõistlikud kulud.

2.1.3. Asenduskasutuse kulude ja kaotatud kasutuseeliste hüvitamine

VÕS § 132 lõike 4 esimese lause kohaselt hõlmab kahju tekitajalt väljamõistetav kahjuhüvitis ka samaväärse asja kasutamise kulusid kahjustatud asja parandamise aja jooksul, kui kahjustatud asi oli isikule vajalik või kasulik, eelkõige tema majandus- või kutsetegevuseks või tööks. Sama sätte lause 2 kohaselt võib kannatanu nõuda asja parandamise aja jooksul saamata jäänud kasutamiseeliste hüvitamist, kui ta samaväärset asja ei kasuta.

LKindlS § 33 punkti 6 kohaselt ei hüvitata LKindlS-i alusel VÕS § 132 lõikes 4 nimetatud kahju. Kuivõrd kindlustusandja kahju hüvitamise kohustus on asenduskasutuse kulude ja kaotatud kasutuseeliste hüvitamisel LKindlS-s otsesõnu välistatud, ei saa LKindlS §-i 24 tõlgendust kindlustusandja vastutuse ulatuse laiendamiseks siinkohal kasutada. Seetõttu pole kahju tekitaja ja kindlustusandja kahju hüvitamise kohustus käesolevas alajaotises nimetatud kulude korral samaulatuslik. Kuivõrd autor teeb peatüki lõpus ettepaneku LKindlS-i muutmiseks, mis hõlmab ka asenduskasutuse kulusid ning kaotatud kasutuseelised, on vajalik analüüsida VÕS § 132 lõike 4 sisu.

Riigikohus on 27. oktoobri 2014. a tsiviilasja nr 3-2-1-90-14 p-s 14 leidnud, et VÕS § 132 lõike 4 esimene lause võimaldab näiteks asendusauto üürimise eest tasutud raha hüvitamist. Asenduskulude hüvitamiseks peab aga asi (sõiduk) olema isikule vajalik või kasulik. Seejuures ei pea vajalikkus või kasulikkus olema alati seotud majandus- või kutsetegevuse või tööga, kuid samas pole üldjuhul piisav, et isik soovib sõidukit kasutada oma harrastustega tegelemiseks. Kahjustatud asi peab olema isikule tarviklik või tulus majandus- või kutsetegevuse või tööga võrreldaval põhjusel.⁵⁴

Riigikohus tõlgendas analüüsitavat sätet võrdlemisi kitsalt ning ei nimetanud neid olukordi, millal saab lisaks majandus- või kutsetegevusele või tööle pidada asenduskasutuse kulusid vajalikuks või kasulikuks. Seetõttu kui kahjustatud isik kasutas sõidukit oma igapäevategevuste lihtsustamiseks, olgu selleks näiteks poes käimine või sõprade juurde sõitmine, ei vastutaks kahju tekitaja autori arvates vähemalt üldjuhul selliste asenduskasutuse kulude eest.

⁵⁴ RKTko 3-2-1-90-14 p 14.

Kohtupraktikast ei tulene, mis saab olukorras, kus isik kasutas küll sõidukit oma kutsetegevuses, kuid tegi sellega ka muudel eesmärkidel sõite, näiteks tegeles harrastustega. Töö autori arvates võiks rääkida sellisel juhul osalisest asenduskasutuse kulude hüvitamisest. Üheltpoolt oleks ebaõiglane võtta kahjustatud isikult ära asenduskasutuse kulude saamise õigus põhjusel, et viimane kasutas sõidukit teatud määral ka muudel eesmärkidel. Autori arvates ei saaks üldjuhul väita, et kui asi oli kannatanule vajalik küll tema kutsetegevuses, kuid ta kasutas sõidukit osaliselt ka muudel eesmärkidel, saaks selle osa jätta kulude määramisel arvestamata.

Kirjutaja arvamust osalisest asenduskasutuse kulude hüvitamisest toetab järgnev Riigikohtu seisukoht: „Vältimaks kannatanu rikastumist kahju hüvitamise kaudu, tuleb VÕS § 127 lõike 5 järgi üldjuhul arvata kahjuhüvitisest maha igasugune kasu, mida kahjustatud isik sai kahju tekitamise tagajärjel, eelkõige tema säästetud kulud“.⁵⁵

VÕS-i kommentaaris on leitud: „Hüvitamisele kuuluvad üksnes samaväärse asja kasutamise kulud; neid ületavad kulud jäävad kahjustatud isiku kanda.“⁵⁶

Kui kahjustatud isik ei kasuta samaväärset asja ajal, mil tema sõidukit parandatakse, võib ta VÕS § 132 lg 4 lause 2 kohaselt nõuda selle perioodi jooksul saamata jäänud kasutuseeliste hüvitamist.

TsÜS kommenteeritud väljaande autorid on leidnud, et kasutuseelisteks on kõik sellised eelised, mis tulenevad asja kasutamisest.⁵⁷ Kasutuseeliste arvutamise universaalse valemi kohaselt jagatakse asja soetusmaksumus asja eeldatava kasutusajaga.⁵⁸ Õiguskirjanduses on leitud, et autode puhul tuleb kasutuseelise arvutamise aluseks võtta kasutusea asemel sõiduki kilometraaž ning sõiduautode puhul hinnatakse iga 1000 kilomeetrit 0,4-1%-ga auto seotushinnast.⁵⁹

Soome ega Leedu LKindlS-s ei nimeta otsesõnu asenduskasutuse kulude ega kasutuseeliste hüvitamist kindlustusandja poolt.

Kokkuvõtvalt saab asja kahjustamisest tingitud kindlustusandja kahju hüvitamise regulatsiooni kohta märkida, et kindlustusandja vastutus on võrreldes kahju tekitaja omaga piiratum. Näiteks väljendub see asja väärtuse vähenemisest tekkinud kahju puhul, kui kindlustusandja vastutuse eelduseks on LKindlS-s nimetatud täiendavad tingimused, mida

⁵⁵ RKTko 3-2-1-90-14 p 15.

⁵⁶ P. Varul jt. 2016, § 132/4.4.2.

⁵⁷ P. Varul jt. TsÜS § 62/3.1. - Tsiviilseadustiku üldosa seadus. Komm vlj. Tallinn: Juura 2010.

⁵⁸ P. Varul jt. 2016 §132/4.2.2.

⁵⁹ I. Kull jt. Võlaõigus I, üldosa. Tallinn: Juura, 2004, lk 312.

VÕS ei sisalda. Samuti ei vastuta kindlustusandja asenduskasutuse kulude või kasutuseeliste hüvitamise eest. Kindlustusandjal on olemas finantsvahendid kahju hüvitamiseks, kui kahju tekitajal neid olla ei pruugi. Seetõttu võivad kannatanu õigused jääda kaitseta. Arvestades varasemalt märgitud direktiivi 2009/103/EÜ artikli 3 tõlgendust ja kahjukindlustuse eesmärki, on autor seisukohal, et meie LKindlS-i regulatsioon vajab selles osas muutmist. Autor on arvamisel, et vähemalt kasutuseeliste regulatsiooni muudatuste sissetoomisega ei kaasne sellekohaste massilist nõuete esitamist, kuivõrd tõendamiskoormis lasub kannatanul. Positiivse erinevusena võrreldes varasemalt kehtinud LKindlS-ga saab välja tuua, et autori arvates on asja kahjustamise regulatsiooni tekst muutunud lihtsamini loetavamaks ja paremini struktureeritumaks. Küll on seadusandja jätnud reguleerimata teatud kahjuliigid, millele keskendub autor magistritöö 2.3. peatükis.

2.2. Hüvitatav kahju asja hävimisel

Käesolevas alapeatükis otsib autor vastust küsimusele, kas kindlustusandja ja kahju tekitaja kahju hüvitamise kohustus asja hävimisel on samaulatuslik.

LKindlS § 26 lõike 4 alusel on lubatud kindlustushüvitise maksmine rahas üksnes siis, kui sõidukit ei ole võimalik taastada, sõidukile taastusremondi tegemine on ebamõistlik või kui pooled on kokku leppinud, et kindlustushüvitis makstakse rahas. Seejuures piirdub kindlustusandja hüvitamiskohustuse ulatus sõiduki kindlustusjuhtumi eelse olukorra väärtusega.

Õiguskirjanduses on leitud, et asja taastamise võimatus võib olla tingitud tegelikest või õiguslikest põhjustest.⁶⁰ Töö kirjutamise hetkel pole Eest Vabariigi kohtutes jõustunud veel ühtki kohtulahendit, mis sisustaks olukorra, kus sõiduki taastamine on võimatu. Seetõttu tuleb mõistet sisustada mh läbi varasema LKindlS-i regulatsiooni.⁶¹ Hetkel kehtiva LKindlS-i alusel on kahjuhüvitise maksmine rahas lubatud taastusremondi tegemise ebamõistlikkuse korral, mis võiks autori arvates olla varasema LKindlS-i tähenduses majanduslik põhjus taastusremondi mittetegemiseks, s.t asi on majanduslikult hävinud. Seetõttu võiks taastamise võimatusega olla tegemist varasema LKindlS-i esimese alternatiivi puhul, s.t kui sõidukit pole

⁶⁰ P. Schlechtriem. Võlaõigus: üldosa. Tallinn: Juura 1999, lk 84.

⁶¹ Varem kehtinud LKindlS § 34 lõike 1 alusel loeti asi hävinuks, kui selle taastamisremont polnud tehniliselt või majanduslikult põhjendatud.

tehnilistel põhjustel võimalik taastada. Otsuse, kas sõiduk on tehniliselt taastatav, teeb kindlustusandja.⁶²

Töö kirjutajale teadaolevalt on taastamise võimalikkus seotud eelkõige sõiduki tootja poolt ettenähtud nõuetega. Siiski võiks üldjuhul rääkida taastamise võimatusest olukorras, kus taastamise protsess on ebamõistlikult keeruline.⁶³ LKF-i andmetel oli aastail 2010-2015 tehniliselt hävinud sõidukite osakaal 7,9%.⁶⁴

Kuivõrd hetkel kehtiva LKindIS § 26 lõike 4 kohta puudub kohtupraktika ka osas, mis sisustaks taastusremondi ebamõistlikust, on nimetatud küsimust paslik hinnata varasema LKindIS-i kohtupraktika pinnalt. Harju Maakohus on 24. novembri 2014. a tsiviilasjas nr 2-13-31915 punktis 31 leidnud, et taastusremont pole majanduslikult põhjendatud, kui remondi maksumus vastab sõiduki väärtusele. Nimetatud kohtuvaidluses erines remondi maksumus sõiduki väärtusest 37 euro võrra.⁶⁵

Autor nõustub Maakohtu seisukohaga, et kui taastusremondi maksumus on ligilähedane või võrdne sõiduki turuväärtusele, on taastusremont vähemalt üldjuhul ebamõistlik. Seejuures peaks taastusremondi ebamõistlikkuse hindamisel olema kohaldatavad samad põhimõtted, mida autor käsitles mõistlike remondikulude hüvitamisel magistritöö 2.1.1. peatükis. Seega on iseenesest võimalik, et isegi kui taastusremondi kulud ületavad sõiduki õnnetusjuhtumieelset väärtust, pole õigustatud kindlustushüvitise maksmine.⁶⁶ Seejuures on samuti võimalik, et taastusremondi tegemine on ebamõistlik, kui selle kulud moodustavad sõiduki õnnetusjuhtumieelsest väärtusest 30%.⁶⁷

Arvestades eeltoodut ning asjaolu, et Eesti liikluses on suureks probleemiks puudulikult taastatud sõidukit, mis kujutavad suurt ohtu üldisele liiklusohutusele,⁶⁸ võiks vähemalt üldjuhul pidada taastusremonti ebamõistlikuks, kui taastamiskulud ületavad või on samaväärsed 50%-ga sõiduki õnnetusjuhtumieelsest väärtusest. On suur tõenäosus, et kui taastusremont ületab nimetatud osa, pole sõiduk enam turvaline. Autori seisukohta toetab ka

⁶² LKF-i hea tava sõidukikindlustusel, lk 7. Arvutivõrgus:

https://www.lkf.ee/images/Hea_tava_soidukikindlustus17.pdf (07.01.2016).

⁶³ M. Riiman. Hävinenud sõidukite taastamise tingimused ja andmebaasi täiendamine. Lõputöö. Tallinn 2016, lk 9.

⁶⁴ LKF-i statistika kindlustusjuhtumites kahjustatud sõidukite hävinenuks tunnistamise kohta (2010-2015).

Arvutivõrgus:

https://lkf.ee/images/Kindlustusjuhtumites_kahjustatud_s%C3%B5idukite_h%C3%A4vinenuks_tunnistamine.pdf (07.01.2016).

⁶⁵ HMK 2-13-31915/21.

⁶⁶ RKTko 3-2-1-54-06 p 15.

⁶⁷ P. Varul jt. 2016, § 132/4.3.

⁶⁸ LKindIS eelnõu seletuskiri, lk 34.

LKindlS § 26 lõikest 4 tulenev põhimõte – kahjuhüvitise maksmine rahas peaks toimuma üksnes erandjuhtudel.

Kolmanda võimalusena aktsepteerib LKindlS kindlustushüvitise maksmist rahas, kui pooled on selles kokku leppinud. Kui eelnevate alternatiivide koosseisu täitmine sõltub suuresti ka seadusandja tahtest erinevate regulatsioonide näol, siis kõnealune võimalus avab lepinguvabaduse põhimõtte. Autori poolt analüüsitavatest kindlustusandjate poolt pakutud, kohustuslikele liikluskindlustuslepingutele kohalduvatest üldtingimustest, ei nähtu, et kindlustusandjad jätaaksid nimetatud küsimuse kindlustusvõtja otsustada. Õeldu aga ei tähenda, et pooled ei võiks seda kokku leppida konkreetsetes kohustuslikes liikluskindlustuslepingus.

Autori poolt varasemalt käsitletud küsimus, mis puudutas poolte erimeelsusi seoses remonditöökohta valikuga, oleks lõppastmes hõlpsasti lahendatav, kui kindlustusleping sisaldaks sätet, mille kohaselt on pooled leppinud kokku kahjuhüvitise tasumises rahas, kui pooled ei jõua kokkuleppele remonditöökohta valikul.

VÕS § 132 lõike 3 lause 2 kohaselt tuleb maksta hüvitis vastavalt käesoleva sätte lõikele 1, kui asja parandamine on asja väärtusega võrreldes ebamõistlikult kulukas. Lõike 1 kohaselt asja hävimisest või kaotsimineku tekkinud kahju hüvitamise kohustuse olemasolu korral tuleb maksta hüvitis, mis vastab uue samaväärse asja soetamiseks tehtavatele mõistlikele kulutustele. Kui asja väärtus oli hävimise või kaotsimineku hetkel, võrreldes uue samaväärse asja väärtusega, oluliselt vähenenud, tuleb väärtuse vähenemist kahjuhüvitise määramisel mõistlikult arvestada.

Kuivõrd autor on eelnevalt analüüsinud ebamõistlike paranduskulude sisu, pole selle kordamine vajalik. Küll hindab autor olukordi, mil kahju tekitaja sõiduki hävimise eest vastutab.

VÕS § 132 lõikest 1 nähtub, et hüvitise maksmine on võimalik nii asja hävimise kui kaotsimineku korral. Sõiduki kaotsimineku väljendub eelkõige selle varguses.⁶⁹ Sõiduki hävimisest saab eelkõige rääkida juhul, kuis see põleb maha⁷⁰, kuid on ka leitud, et hävimise võib põhjustada klaaside lõhkumise läbi.⁷¹ Nimelt on Tallinna Ringkonnakohus oma 10. juuli 2015. a tsiviilasja nr 2-14-1344 punktides 23-27 leidnud, et olukorras, kus kurikaga purustatakse sõiduki esi- ja tagaklaasid ning see jääb koormakattega kaetult kümneks kuuks

⁶⁹ HMK 2-05-14374.

⁷⁰ HMK 2-09-71846.

⁷¹ TlnRnKo 2-14-1344.

välja seisma, kuid muutub kasutuskõlbmatuks, saab rääkida sõiduki hävimisest. Kui Maakohus mõistis samas asjas kahjustatud isikule välja sõiduki vandalismiakti eelse väärtuse, siis Ringkonnakohus vähendas hüvitist sõiduki vanametalli hinna võrra.

Soome LKindlS § 37 kohaselt hüvitab kindlustusandja kannatanule õiglase sõiduki väärtuse, kui sõiduk on hävinenud või selle taastamine pole mõistlike kuludega võimalik. Leedu LKindlS ei nimeta otsesõnu, millistel juhtudel on kindlustushüvitise maksmine kannatanule rahas võimalik.

LKindlS § 26 lõike 4 mõtte kohaselt tuleb kindlustusandjal asja hävimise korral hüvitada kannatanule sõiduki kindlustusjuhtumieelne väärtus. Seetõttu ei kata kindlustusandja makstav hüvitis aga neid kulusid, mis tuleb tasuda mingi õnnetusjuhtumi välise asjaolu tõttu. Selliseks kuluks võib pidada mh liiklusregistri toimingut (näiteks sõiduk hävines ja nüüd tahetakse see registrist kustutada või vastupidi tahetakse uut sõidukit registreerida) eest makstavad riigilõivu.

VÕS § 132 lõike 1 kohaselt tuleb kahju tekitajal hüvitada kannatanule aga mõistlikud kulud, mis on vajalikud uue samaväärse asja soetamiseks. Riigikohus on 3. aprilli 2013. a tsiviilasja 3-2-1-19-13 p-s 13 leidnud, et soetamise hind on eeldatavasti sama, kui on asja väärtus ehk kohalik keskmine turuhind.⁷² Seetõttu peaksid soetamise mõistlikud kulud hõlmama endas ka registreerimis- ning muid kulusid, mis kaasnevad nt uue sõiduauto kasutusele võtmisega. Selguse huvides olgu märgitud, et VÕS-i kommentaari kohaselt ei tähenda termin „uus samaväärne asi“ automaatselt kasutamata müügis olevat asja, vaid see peab olema uus hävinud asja omaniku jaoks.⁷³

Töö autori arvates tuleks direktiivi 2009/103/EÜ artikli 3 eesmärgi ja varasemalt käsitletud Euroopa Kohtu kohtupraktika⁷⁴ valguses tõlgendada LKindlS § 26 lõiget 4 läbi LKindlS §-i 24 põhimõtte. Kuivõrd kahju tekitaja peab asja hävimise korral hüvitama kannatanule mh ka registrikulud, peaks kirjutaja arvates ka kindlustusandja registrikulude eest vastutama. Selline kohustus oli kindlustusandjal mh ka varasemalt kehtinud LKindlS-i sätte kohaselt.⁷⁵

Kuivõrd kasutatud sõiduki väärtuse hüvitamisel tuleb arvestada mõistlikult väärtuse vähenemist, kui see on võrreldes uue asja väärtusega oluliselt vähenenud, siis on kahju

⁷² RKTko 3-2-1-19-13 p 13.

⁷³ P.Varul jt. 2016, § 132/4.2.

⁷⁴ EKo C-22/12, *Haasova*. 24. oktoober 2013. EKo C-277/12, *Drozdzovs*. 24. oktoober 2013.

⁷⁵ Varasemalt kehtinud LKindlS § 28 lõike 4 kohaselt loeti sõiduki hävimisega seotud kahjuks liiklusregistri volitatud töötaja toimingute eest tasutud riigilõivu, kui seoses liikluskahjuga tuli teha registritoiminguid. Samuti loeti sõiduki hävimisega seotud kahjuks mõistlikud kulutused selle sõiduki parkimisele.

tekitaja kahju hüvitamise ulatuse kindlaksmääramiseks vaja sisustada mõisted „oluliselt vähenenud“ ja „mõistlikult arvestada“. Tegemist on määratlemata õigusmõistetega, mistõttu tuleb nende sisustamisel lähtuda kohtupraktikast.

Harju Maakohus on 5. aprilli 2012. a tsiviilasja 2-11-56659 punktis 41 leidnud, et kahju tekitaja pole suutnud tõendada, et 4 aastat vana sõiduki väärtus oleks võrreldes uuega oluliselt vähenenud.⁷⁶ Töö kirjutaja nõustub Maakohtuga osaliselt.

Sõidukite, eelkõige sõiduautode puhul ei tohiks lähtuda väärtuse hindamisel üksnes sõiduki vanusest, kuivõrd saab eeldada, et sõiduauto väärtus väheneb teatud sõidukilomeetrite läbimisel.⁷⁷ Seega võib 2 aastat kasutatud sõiduauto väärtus olla oluliselt väiksem võrreldes 4 aasta kasutatud sõidukiga. Paraku ei nähtu kohtuotsusest, kui suur peab olema protsendiline vahe uue ja kasutatud sõiduki puhul, et saaks rääkida „olulisest väärtuse vähenemisest“. Samuti ei tulene seisukohta, kas teatud kilometraaži läbimisest või vanusest võiks aga olulist väärtuse vähenemist juba eeldada. Vaatamata sätte grammatilisele kujule, peaks mõistet sisustama nii, et vähemalt üldjuhul tuleb arvesse võtta igasugust amortisatsiooni, v.a kui see on tühine (näiteks on uut sõiduautot kasutatud paar nädalat ning läbitud paarsada kilomeetrit).

Kui mõistet tõlgendada üksnes grammatiliselt, siis saaks autori arvates olulisest väärtuse vähenemisest rääkida üldjuhul alles siis, kui õnnetusjuhtumieelne väärtus erineb üle 50%-i uue sõiduki väärtusest. Nimetatud seisukoht on aga ekslik, kuivõrd sellisel juhul võib juhtuda, et näiteks 3 aastat vana sõiduki puhul ei saa sõiduki amortisatsiooni hüvitise suuruse määramisel arvestada. Selline lähenemine rikuks aga VÕS § 127 lõikest 5 tulenevat rikastumise keeldu.

Tartu Ringkonnakohus on 3. juuni 2014. a kriminaalasja 1-13-11286 punktis 10.2. leidnud, et „mõistliku vähendamise“ ulatus on kohtu otsustada ning hindamisel tuleb lähtuda eelkõige VÕS § 132 lg 1 mõttest, milleks on kaitsta mitte kahjustatud isiku vara väärtust, vaid vara koosseisu säilimist.⁷⁸ Nimetatud kohtuasjas vähendati kahjuhüvitise suurust 20% võrra. Harju Maakohus on 9. jaanuari 2012. a tsiviilasja 2-10-42576 punktis 21 leidnud, et põhjendatud on hüvitis, millest lahutatakse maha väärtuse osa, mille vara on kahjujuhtumi päevaks kaotanud ea, kulumise, tarbimisväärtuse vähenemise vms põhjust tõttu.⁷⁹

⁷⁶ HMK 2-11-56659.

⁷⁷ P. Varul jt. 2016 §132/4.2.2.

⁷⁸ TrtRnKo 1-13-11286.

⁷⁹ HMK 2-10-42576.

Soome LKindlS § 37 kohaselt tuli kindlustusandjal sõiduki hävimise korral hüvitada kannatanule sõiduki õiglane väärtus õnnetusjuhtumi aja seisuga. Leedu LKindlS § 19 lõike 6 kohaselt hüvitatakse kannatanule sobivad kulud liiklusõnnetuse tagajärgede katmiseks.

Kindlustusandja ja kahju tekitaja vastutuse ulatuse määratlemiseks asja hävimise korral tuleb analüüsida ka konkreetset ajahetke, mille seisuga tuleks kahjusid hinnata. Kui näiteks kahju tekitaja peaks kulud hüvitama õnnetusjuhtumise aja seisuga, aga kindlustusandja kohtulahendi tegemise aja seisuga, võivad hüvitised oluliselt erineda.

L. Karu on leidnud, et asja kahjustamise korral tuleb uue samaväärse asja soetamiseks tehtavate mõistlike kulude suurus määrata kahjuhüvitise väljamõistmise aja seisuga. Vastasel juhul võib tekkida olukord, kus kohtuvaidlus kestab aastaid, kuid kannatanul pole rahalisi vahendeid uue samaväärse asja ostmiseks. Kahjuhüvitise väljamõistmise ajal võib uue samaväärse asja väärtus olla aga juba oluliselt suurem õnnetusjuhtumi toimumise ajaga võrreldes.⁸⁰ Sama põhimõtet on väljendanud ka Riigikohus oma lahendis 3-2-1-170-16.⁸¹ Töö autor on seisukohal, et ka kindlustusandja hüvitatava kahju suurus asja hävimise korral tuleb määrata kindlaks võimalikult väljamakse tegemise aja seisuga.

Kuivõrd vähemalt üldjuhul jääb asja hävimise korral LKindlS-i mõttes sellest teatud osa alles, millel on ka rahaline väärtus, tuleb ka seda aspekti kahju hüvitamise juures analüüsida. LKindlS § 26 lõike 8 kohaselt kui kindlustusandja on kahjustatud isikule täies ulatuses hüvitanud asja kindlustusjuhtumieelse väärtuse, läheb asja omandiõigus üle kindlustusandjale. Kui kahjustatud isik asja valdust kindlustusandjale üle ei anna, on kindlustusandjal õigus vähendada väljamakstavat kindlustushüvitist hüvitatud asja kindlustusjuhtumijärgse väärtuse võrra. Seeläbi on välistatud kannatanu rikastumine, kui vastasel juhul saaks kannatanu müüa maha kasutuskõlblikud varuosad või võõrandada autovrakk vanametalli kokkuostjatele. Töö kirjutaja arvates on seetõttu õigustatud piirata kindlustusandja makstavat kahju hüvitist, kui kannatanu asja valdust kindlustusandjale üle ei anna.

VÕS-i kommentaaris märgitakse, et sama põhimõte kehtib ka kahju tekitaja vastutuse korral. Kuigi see pole VÕS-i sätetes otsesõnu kirjas, on see tuletatav läbi VÕS § 127 lõikest 5 tuleneva rikastumise keelu, kuivõrd hävinud asja omanik saab hüvitise uue samaväärse asja soetamiseks ning ka asja endale jätta. Alternatiivina saab kahjustatud asja väärtuse

⁸⁰ L. Karu. Kahju hüvitamise nõuded seoses asja hävimise, kaotsimineku või kahjustamisega. Magistritöö. Tartu 2012, lk 29.

⁸¹ RKTko 3-2-1-170-16 p 13.

kahjuhüvitisest maha arvata.⁸² Selline põhimõte oli sätestatud ka varasemalt kehtinud LKindlS-s.⁸³

Sarnaselt meie LKindlS-i regulatsioonile, saab ka Soome kindlustusandja Soome LKindlS § 37 alusel hävinenud sõiduki omandiõiguse, kui ta hüvitanud kannatanule selle õiglase väärtuse õnnetusjuhtumi toimumise aja seisuga. Leedu LKindlS ei reguleeri otsesõnu hävinenud sõiduki omandiõiguse küsimust.

Riigikohus on leidnud, et ka asja hävimise korral on hüvitatavad asenduskasutuse kulud ning kasutuseelised.⁸⁴ Kuivõrd autor on nimetatud kahju sisu ning kahju tekitaja ja kindlustusandja vastuse ulatust analüüsinud magistritöö 2.1.3. alajaotises, pole selle kordamine vajalik.

Autor on seisukohal, et kuigi LKindlS ei nimeta otsesõnu näiteks asja hävimise korral registrikulude hüvitamist, siis tulenevalt direktiivi 2009/103/EÜ artikkel 3 kaitsepõhimõttest ja Euroopa Kohtu kohtupraktikast peab kindlustusandja kannatanule hüvitama ka registrikulud. Küll on LKindlS § 33 punktiga 6 välistatud kindlustusandja vastutus asja asenduskasutuse kulude ja kasutuseeliste hüvitamise osas, kuid autor on selle probleemi lahendamiseks võtnud seisukoha 2.1.3. alajaotises.

2.3. Kindlustusandja kohustus hüvitada asja hävimisest või kahjustamisest tulenev LKindlS-s sätestamata kahju

Käesoleva peatükis keskendub autor kuludele, mille hüvitamist hetkel kehtiv LKindlS asja kahjustamisel või hävimisel ei reguleeri, kuid mille eest vastutab kahju tekitaja. Autor otsib vastust küsimusele, kas sellise kahju eest vastutab ka kindlustusandja.

Näiteks ei reguleeri hetkel kehtiv LKindlS vastupidiselt varasemalt kehtinud LKindlS-le⁸⁵ õnnetusjuhtumi järgselt tekkinud sõiduki transpordikulu või hävimise korral utiliseerimise kulu. Riigikohus on 6. mai 2015. a tsiviilasja 3-2-1-36-15 punktis 21 leidnud, et asja kahjustamisel kantud mõistlikeks kulutusteks saab pidada kulutusi, mille kahjustatud asja omanik peab tegema selleks, et transportida kahjustatud asi kahju tekitamise kohast oma asu-

⁸² P. Varul jt, 2016 §132/4.3.

⁸³ Varasemalt kehtinud LKindlS § 37 kohaselt läks hüvitatud asja omandiõigus kindlustusandjale, kui ta hüvitas asja hävimise korral kannatanul tavalise hinna täielikult. Kui asja kindlustusandjale üle ei antud, siis omandiõigus üle ei läinud ja hüvitist vähendati asja kindlustusjuhtumi järgse hinna võrra.

⁸⁴ RKTko 3-2-1-19-13 p 14.

⁸⁵ Varasemalt kehtinud LKindlS § 34 lõike 2 kohaselt koosnes asja hävimisest tulenev kahju mh asja liiklusõnnetuse kohalt äratoimetamise ning asja jäänuste utiliseerimise põhjendatud kuludest.

või elukohta ja mõistnud seeläbi mõistnud välja kütusekulu.⁸⁶ Seega kahju tekitaja on kohustatud nimetatud kulud kannatanule hüvitama.

Autori poolt analüüsitud kindlustusandjate poolt pakutud kohustuslikele liikluskindlustuslepingutele kohalduvatest üldtingimustest ei nähtu, et kindlustusandjad hüvitaks sõiduki transpordi- või utiliseerimise kulud. Kuivõrd siiski mitmete kindlustusandjate üldtingimused nimetavad hüvitatava kahjuna LKindlS-s nimetatud kahju⁸⁷, taandub kindlustusandjate kahju hüvitamise kohustuse ulatus normitõlgendus meetodile.

Kuivõrd autor pooldab lähenemist, mille kohaselt on LKindlS §-i 24 eesmärgiks tagada, et kindlustusandja hüvitaks kannatanule kahju samaulatuslikult, kui seda teeb kahju tekitaja VÕS-i sätete alusel ning hetkel kehtiv LKindlS analüüsitavaid kulusid ei välista, piira ega täpsusta ning kahju tekitaja vastutab nende eest VÕS-i alusel, on kindlustusandjal kohustus hüvitada ka transpordi- ja utiliseerimise kulud.

LKF-i määratletud sõidukindlustuse headest tavadest tuleneb, et kindlustuslepingus võib olla kokku lepitud, et kindlustusandja hüvitab kindlustusjuhtumi järel sõiduki teele tõstmise, sõiduki lähimasse remondi- või hoiukohta transportimise kulud või ka autoabiteenuse kulud.⁸⁸ Seega saab järeldada, et LKF-i arvates ei tulene LKindlS kindlustusandja kohustust nimetatud kulud hüvitada. Tegemist oleks n.ö täiendava kaitse pakkumisega, milles pooled peaksid eraldi kokku leppima. Arvestades, et LKF on ka varasemalt tõlgendanud LKindlS sätteid kitsendavalt või üritanud teatud liiki kahju (väärtuse vähenemisest tekkinud kahju) hüvitamise täiesti välistada, siis ei oma LKF-i seisukoht töö kirjutaja jaoks objektiivset väärtust ning autor jääb oma seisukohale kindlaks.

Vastupidiselt varasema LKindlS-i sättele⁸⁹, ei reguleeri hetkel kehtiv LKindlS kulude hüvitamist, mis tekkisid sõidukile tahtlikult tekitatud vigastuste kõrvaldamiseks, kui asja kahjustamise korral tuli sõidukist päästa kannatanu. Kuigi kohtupraktika ei ava sellise kahjuliigi käsitlust, võiks autori arvates siinkohal näiteks tuua olukorra, kus kannatanu sõiduautost kättesaamiseks lõigatakse küljest kinni kiilunud uks. Kaudselt võib sellisel teol olla lisaks päästmisfunktsioonile ka edasise suureneva kahju ärahoidmise eesmärk, kuivõrd kannatanu seisund võib aja jooksul halveneda, mil teda üritatakse autost kätte saada seda tahtlikult vigastamata. Sellisel juhul võib aga kindlustusandja vastutus veelgi suureneada.

⁸⁶ RKTko 3-2-1-36-15 p 21.

⁸⁷ If P&C Insurance AS ja Seesam Insurance AS.

⁸⁸ LKF-i hea tava sõidukikindlustuse kohta, lk 8. Arvutivõrgus: https://lkf.ee/images/Hea_tava_soidukikindlustus17.pdf (10.02.2017).

⁸⁹ Varasemalt kehtinud LKindlS § 35 lõike 1 kohaselt tuli kindlustusandjal hüvitada asja kahjustamise korral kannatanu päästmiseks sõidukile tahtlikult tekitatud vigastuse kõrvaldamiseks kantud kulud.

Kahju tekitaja vastutab nimetatud kulude hüvitamise eest VÕS § 132 lõike 3 esimese lause alusel. Kuivõrd LKindlS nimetatud kulu hüvitamist ei reguleeri, peaks LKindlS §-i 24 tõlgenduse kohaselt kahju tekitaja liikluskindlustuse kindlustusandja selle kannatanule hüvitama.

Kuivõrd kindlustusandja vastutuse eelduseks on kahju tekitaja enda vastutus kannatanu ees, siis ei saa kannatanu üldjuhul nõuda kindlustusandjalt näiteks kulusid, kui kahju tekitaja põhjustab liiklusõnnetuse, mille tagajärjel kannatanu ei jõua õigeaks ajaks lennukile ning lennupilet muutub väärtusetuks. Tegemist on puhtmajandusliku kahjuga.

I. Nõmm on leidnud järgmist: „Puhtmajanduslik kahju on varaline kahju ja peaks seega üldjuhul kujutama endast majanduslikult negatiivseid ja reeglina mittevabatahlikult saabunud varalisi tagajärgi.⁹⁰ Seejuures on õiguskirjanduses märgitud, et ravikulud kehavigastuse raviks ei ole puhtmajanduslik kahju.⁹¹ Seevastu peetakse puhtmajanduslikuks kahjuks näiteks asjatundja ebaõiget arvamust õnnetusjärgse väärtuse hindamisel.⁹²

Riigikohus on leidnud, et üldjuhul ei vastuta kahju tekitaja deliktiõiguse järgi puhtmajandusliku kahju eest, vaid üksnes konkreetsete õigushüvede kahjustamise eest, s.t deliktiõiguslikult ei ole kaitstud vara kui selline. Selline põhimõte ei ole siiski absoluutne.⁹³

VÕS-i kommentaaris on leitud: (VÕS § 132) „Lõikes 3 toodud kulutuste loetelu ei ole ammendav, muude kulutustena võivad nt auto kahjustamise puhul tulla kõne alla kulutused alternatiivsele transpordile (bussi- või taksoarved).../“.⁹⁴ Seetõttu pole kahju tekitaja enda vastutus nimetatud kulude korral kindel. Kui aga kahju tekitaja peaks nimetatud kulud kannatanule hüvitama, on mõeldav ka kindlustusandja kohustus hüvitada alternatiivtranspordi kulud kannatanule. Küll aga on kahju tekitaja kohustatud tasuma kannatanule viivist, kui ta kahjuhüvitise tasumisega õigustamatult viivitab.⁹⁵

⁹⁰ I. Nõmm. Puhtmajanduslik kahju ja selle hüvitamine deliktalise vastutuse korral. Magistritöö. Tartu 2007, lk 8.

⁹¹ T. Tampuu. Lepinguväliste võlasuhete õigus. Tallinn: Juura, 2007, lk 122.

⁹² H. Tammiste. Asjatundja ebaõige arvamusega tekitatud puhtmajandusliku kahju hüvitamine. – Juridica 2005, nr 5, lk 385.

⁹³ RKTko 3-2-1-19-11 p 16.

⁹⁴ P. Varult jt. 2016, § 132/4.3.

⁹⁵ Viivist tuleb maksta olukorras, kus kindlustusandja on õigusvastaselt viivitanud väljamakse tegemisega kannatanule. – J. Birds. Modern Insurance Law. Third ed. Sweet & Maxwell 1993, lk 263.

LKindlS ei nimeta ka kindlustusandja kohustust tasuda kannatanule viivist, kui kahjuhüvitise väljamaksega hilinetakse. Varasemalt kehtinud LKindlS § 45 lõike 4 lause 2 kohaselt hüvitamisega viivitamise korral maksab hüvitamiseks kohustatud kindlustusandja hüvitise taotlejale viivist VÕS §-s 113 sätestatud ulatuses. Nimetatud norm on ka kahju tekitaja vastutuse aluseks. Kuivõrd kahju tekitaja oleks kohustatud kahjuhüvitise tasumisega viivitamise korral tasuma viivist ning LKindlS-s viivise tasumist ei välista, piira ega täpsusta, on ka kindlustusandja kohustuse ulatus sellega hõlmatud. Eelöeldu ei tähenda, et pooled ei võiks LKindlS § 2 kohaselt leppida kohustuslikus liikluskindlustuslepingus kokku seadusjärgsest suuremast viivise määras. Seejuures olgu

Autori arvates saab asuda seisukohale, et kuivõrd kehtiva LKindlS-ga taotleti suuremat kooskõla VÕS-ga, on loogiline ning põhjendatud, et analüüsitud kulude mittenimetamine LKindlS-s on seadusandja teadlik valik, mis lähtub eeldusest, et kui kahju tekitaja kohustub nimetatud kulud kannatanule hüvitama, on see ka kindlustusandja kohustus. Seisukohta toetab ka asjaolu, et LKindlS-s ei välista, piira ega täpsusta nimetatud kulude hüvitamist. Seetõttu vastutab kindlustusandja asja hävimise või kahjustamise korral nii sõiduki transpordi-, utiliseerimise- kui kannatanu päästmiseks sõidukile tahtlikult tekitatud vigastuste kõrvaldamise kulude hüvitamisega, s.h kohustub tasuma viivist, kui õigusvastaselt viivitab väljamakse tegemisega.

Kokkuvõtvalt saab kindlustusandja vastutuse ulatuse kohta asja kahjustamise või hävimise korral märkida, et kindlustusandja ja kahju tekitaja vastutus kannatanu ees pole samaulatuslik. Näiteks vastutab kindlustusandja asja väärtuse vähenemisest tekkinud kahju puhul üksnes juhul, kui esinevad täiendavad eeldused sõiduki kahju ulatuse osas. Kahju tekitaja vastutusele sellist piirangut ei tulene. Nimetatud probleemi ei saa ületada ka läbi autori pooldatud LKindlS §-i 24 tõlgenduse, kuivõrd LKindlS-i sätted välistavad ja piiravad kindlustusandja vastutuse ulatust otsesõnu. Sisult samal põhjusel ei vastuta kindlustusandja ka kannatanul tekkinud asenduskulude ega kasutuseeliste hüvitamise eest, mis võivad olla tingitud sõiduki vajalikkusest kannatanule. Seda vaatamata asjaolule, et kahju tekitaja peab nimetatud kulud kannatanule hüvitama. Kindlustusandjal on olemas finantsvahendid kahju hüvitamiseks, kui kahju tekitajal neid olla ei pruugi. Seetõttu võivad kannatanu õigused jääda kaitseta. Arvestades varasemalt märgitud direktiivi 2009/103/EÜ artikli 3 tõlgendust ja kahjukindlustuse eesmärki, on autor seisukohal, et meie LKindlS-i regulatsioon vajab selles osas muutmist. Seetõttu teeb autor ettepaneku LKindlS-i muutmiseks selliselt, et tunnistada kehtetuks LKindlS § 33 punktid 6 ja 11 ning muuta § 26 lõike 9 sõnastust järgmiselt: „Kindlustusandja hüvitab asja kahjustamise korral lisaks mõistlikele kulutustele kindlustusjuhtumieelse olukorra taastamiseks või nende asemel asja väärtuse vähenemisest tekkinud kahju. Asja hävimise korral hüvitab kindlustusandja lisaks asja kindlustusjuhtumieelsele väärtusele või selle asemel asja väärtuse vähenemisest tekkinud kahju.“

Registrikulude hüvitamisel, mis tekivad näiteks uue sõiduki esmasel registreerimisel või hävinud sõiduki registrist kustutamisel, on võimalik kasutada autori pooldatud LKindlS §-i 24 tõlgendust ning seeläbi peaks kindlustusandja registrikulud kannatanule hüvitama. Sama

lisatud, et kindlustuslepingute üldosa reguleeriva VÕS § 451 kohaselt on tühine kokkulepe, mille kohaselt kindlustusandja ei pea maksma viivist oma täitmise kohustusega viivitamise korral.

kehtib ka muude kulude osas, mida LKindlS-s ei reguleeri, s.t mille hüvitamist ka ei välistata, piirata ega täpsustata. Eelkõige võib nimetada sõiduki õnnetuskohalt transportimise ja utiliseerimise kulusid ja kannatanu päästmiseks sõidukile tahtlikult tekitatud vigastuse kõrvaldamiseks kantud kulud. Nimetatud kulude hüvitamine kindlustusandja poolt sõltub asjaolust, kas kahju tekitaja ise nimetatud kulude eest vastutab. Eespool öeldu ei tähenda, et tulevikus tekkiv praktika ei võiks autori leitud kummutada ega ümber lükata, kuid arvestades seadusandja tahet ühtlustada LKindlS-i norme VÕS-ga ning LKindlS §-i 24 võimalikku tõlgendust, jääb autor seisukohtadele kindlaks.

3. Kindlustusandja poolt hüvitatav mittevahaline kahju

3.1. Mittevahalise kahju hüvitamise eeldused

Käesolevas alapeatükis analüüsib autor mittevahalise kahju mõiste ja sisuga seonduvaid üldiseid küsimusi ning mittevahalise kahju hüvitamise eelduseid. Töö kirjutaja püüab leida vastust küsimusele, kas kindlustusandja ja kahju tekitaja mittevahalise kahju hüvitamise kohustuse eeldused on sisult samad. Kui need aga erinevad, siis kas VÕS-i sätteid saab kohaldada LKindlS-i sisustamiseks, et tagada kindlustusandja ja kahju tekitaja samavõrdlik vastutus mittevahalise kahju hüvitamisel.

Mittevahalise kahjuna tuleks mõista selliseid mõõtnatuid suuruseid nagu õiguse rikkumisega kaasnevad valu ja kannatused ning nende tagajärjel kaasnev elukvaliteedi langus.⁹⁶ Seejuures on mittevahalise kahju mõiste ise läbinud siseriiklikus õiguses muudatuse, olles varem nimetatud „moraalseks kahjuks“.⁹⁷

LKindlS § 1 lõikest 2 tuleneva üldise loogika kohaselt saab LKindlS §-i 32 pidada erinormiks VÕS § 134 lõike 2 suhtes. Seega kehtib LKindlS §-st 24 tulenev põhimõte ka mittevahalise kahju koosseisu ja kindlustusandja vastutuse ulatuse määratlemisel.

LKindlS § 32 lõike 1 kohaselt maksab kindlustusandja kahjustatud isikule tema tervise kahjustamisest või talle kehavigastuse tekitamisest tuleneva mittevahalise kahju hüvitist ühekordse maksena olenevalt tervisekahjustuse või kehavigastuse raskusastmest ja muudest asjaoludest. Kui kahjustatud isikul on erineva raskusastmega tervisekahjustused või kehavigastused, makstakse mittevahalise kahju hüvitist vastavalt raskeimale tervisekahjustuse või kehavigastuse liigile.

Kui viimati nimetatud lõikest tuli hüvitamiskohustuse üldpõhimõte, siis hüvitatava kahju ulatuse kindlaksmääramisel arvestatakse LKindlS § 32 lõike 2 alusel tekkinud mittevahalise kahju hüvitamisel muu hulgas tervisekahjustuse ja kehavigastuse raskusastet, tekkinud funktsioonihäire sügavust ning ravi ja töövõime kaotuse kestust.

Seejuures sätestab LKindlS § 32 lõige 3 eelduse, et isikule tervise kahjustamisest või talle kehavigastuse tekitamisest tuleneva mittevahalise kahju nõude korral on mittevahalise kahju suurus:

- 1) kerge tervisekahjustuse või kehavigastuse korral 100 eurot;
- 2) keskmise raskusega kergema tervisekahjustuse või kehavigastuse korral 350 eurot;

⁹⁶ M.A.Jones. Textbook on Torts, 8th ed. Oxford Press. 2002, lk 64.

⁹⁷ H. Tammiste. Mittevahalisest kahjust Eesti kohtupraktikas. - Juridica 2004, nr 2, lk 129.

- 3) keskmise raskusega raskema tervisekahjustuse või kehavigastuse korral 1500 eurot;
- 4) raske tervisekahjustuse või kehavigastuse korral 2600 eurot;
- 5) väga raske tervisekahjustuse või kehavigastuse korral 3000 eurot;
- 6) eriti raske tervisekahjustuse või kehavigastuse korral 3200 eurot

Vältimaks lõikes 3 nimetatud tervisekahjustuste või kehavigastuste raskusastmete määratlemise jätmist kindlustusandjate või kohtute kui erialateadmisteta isikute tegevuseks, on seadusandja LKindlS § 32 lõikega 4 näinud ette liikluskindlustuse seaduse lisa, millega sätestatakse tervisekahjustuste ja kehavigastuste täpne liigitus raskusastmete kaupa.

Enne mittevaralise kahju hüvitamise eelduste analüüsi juurde asumist tuleb parema arusaamise huvides määratleda LKindlS § 32 lõigete 2 ja 3 omavaheline hierarhia. Seadusandja pole töö autori arvates suutnud väga selgelt LKindlS §-s 32 sisalduvat hüvitamispõhimõtet väljendada. Seda põhjusel, et kui lõige 3 sätestab eelduslikud hüvitise summad, siis lõige 2 nimetab asjaolud, mida hüvitise määramisel arvesse võetakse. Kas see tähendab, et lõikes 3 väljatoodud hüvitissummade puhul on nimetatud faktoreid juba arvestatud, kuivõrd lõige 3 asub esitusvormiliselt lõike 2 järel? Või tuleks sätteid mõista kui üksteist täiendavaid, s.t eeldada näiteks kerge tervisekahjustuse või kehavigastuse korral 100 eurolist kindlustushüvitist, kuid samas igal konkreetsel juhul arvestada lõikes 2 nimetatud asjaolusid? Esimene tõlgendus sisaldab endas loogikavigu ning on ebapraktiline, kuivõrd seadusandja ei saanud konkreetsete hüvitissummade määratlemisel arvestada iga konkreetse isiku tervisekahjustuse ja kehavigastuse raskusastet, funktsioonihäire sügavust ning ravi ja töövõime kaotuse kestust. Nimetatud asjaolud on hinnatavad üksnes *ex post* ehk konkreetse tervisekahjustuse või kehavigastuse järgselt.

Teise tõlgenduse pooldamise korral tekib aga küsimus, miks esitusvormiliselt sätestada eelduslikud hüvitissummad nende tegelike hüvitamiskriteeriumite järgselt. Võiks arvata, et sõnaga „eeldus“ taotles seadusandja hüvitissummade kindlaksmääramist printsiibis, arvestamata tegelikke asjaolusid. Selline tõlgendus võib eksitavalt viia seisukohani, et hinnatavaid faktoreid tuleb arvesse võtta alles eeldusliku hüvitissumma tõdemisel. Autori arvates on selline seisukoht meelevaldne. Praegune vormilaad võib teoreetilisel tasandil tekitada ebakõlasid ega oma seadusaktidele omast esitusstiili. Kuigi normiloogikast lähtuvalt ei oma selline ekslik esituslaad tähtsust, teeb autor LKindlS § 32 sisu parema mõistmise huvides ettepaneku muuta lõigete 2 ja 3 omavahelist järjekorda. Nimetatud seisukohta toetab ka VÕS § 134 ülesehitus, kus lõige 2 määratleb üldise printsiibi väljamõistetava rahasumma

määramisel ning lõikes 5 nimetatakse asjaolud, mida mittevaralise kahju hüvitise määramisel arvestatakse.

Mittevaralise kahju saamise eeldustena peab LKindlS § 32 lõike 1 alusel olema kannatanul tekkinud tervisekahjustus või kehavigastus, mille eest kahjustatud isik vastutab. LKindlS ei erista tervisekahjustust kehavigastusest, vaid mõisteid kasutatakse koos. Kuivõrd selline mõistekasutus sisaldub ka VÕS § 134 lõikes 2, saab eeldada seadusandja tahet sisustada mõisteid VÕS-i regulatsiooni kohaselt.

VÕS-i kommentaaris on märgitud, et kehavigastuse ja tervisekahjustuse mõistete eristamine ei oma VÕS-i kontekstis sisulist tähendust ning nendega seonduvate õiguslike tagajärgede regulatsioon peaks olema identne. Kui aga mingis sättes on õiguslikud tagajärjed seotud üksnes tervisekahjustusega, siis tuleb sätet tõlgendada selliselt, et regulatsioon laieneb ka kehavigastusele.⁹⁸ Seega saab järeldada, et tegelikult ei kujuta iga tervisekahjustus endas kehavigastust, kuid iga kehavigastus on samaaegselt ka tervisekahjustus.

Kuigi seadusandja seda otsesõnu ei nimeta, peetakse LKindlS-s mittevaralise kahjuna peamiselt silmas kahjustatud isiku poolt talutud valu ja vaeva, mille kandmist eeldatakse tekkinud kehavigastuse või tervisekahjustusega.⁹⁹ Nimetatud eeldus kaitseb kannatanut, kuivõrd valu ja vaeva tõendamine võib osutada keeruliseks või võimatuks. Autor märgib täiendavalt, et tegemist peab olema LKindlS § 32 lõike 4 alusel kehtestatud seaduse lisas määratletud tervisekahjustuse või kehavigastusega.

Seejuures ei kehti nimetatud eeldus vastupidiselt, s.t kannatanu ei saa nõuda mittevaralise kahju hüvitamist, kui talle pole liiklusõnnetuse tagajärjel tekkinud kehavigastust või tervise kahjustust. LKindlS-s puudub erinorm ja seega võib nimetatud teoreetilisest küsimusest tekkida praktiline probleem olukorras, kus liiklusõnnetuse toimumise järgselt pole kindlustatud isikule kehavigastust või tervisekahjustust tekkinud, kuid kaasreisija on hukkunud kindlustatud isikust mitteolenevatel põhjustel. Kuivõrd kohaldatavad võivad olla LKindlS §-st 24 tulenevad põhimõtted, mille tõttu kindlustusandja ka sellise kahju eest vastutaks, analüüsib autor tõstatatud küsimust magistritöö 3.4. peatükis.

LKindlS §-i 26 regulatsioon erineb varasemalt kehtinud LKindlS § 33 lõikest 1.¹⁰⁰ Võrdlusest nähtub, et varasemalt sai regulatsiooni kohaldamise eelduseks asjaolu, kas füüsilise isiku

⁹⁸ P. Varul jt, 2016 § 129/4.2.

⁹⁹ LKindlS seletuskiri, lk 42.

¹⁰⁰ Varasemalt kehtinud LKindlS § 33 lõike 1 kohaselt sai kannatanu nõuda mittevaralise kahju hüvitamist, kui ta pidi seoses isikukahjuga taluma ülitugevat valu või tal tekkis puue, mis seisneb organi või kehaosa kaotuses või

tervisele oli tekkinud kahju. Eespool viidatust nähtus¹⁰¹, et kuna tervisekahjustus hõlmab endas kehavigastust, siis ei saa väita, et kindlustusandja oleks pidanud vastutama üksnes tervisekahjustuse, mitte aga kehavigastuse tõttu tekkinud mittevahalise kahju eest. Kuna varasem regulatsioon sisaldas varjatult samu eeldusi, polnud kindlustusandja vastutus eeldustega piiratud. Autor pooldab tollase regulatsiooni sõnastust, sest see oli vaatamata samale sisule kompaktsem. Muus osas toetab kirjutaja hetkel kehtivat LKindLS-i.¹⁰²

VÕS § 134 lõike 2 kohaselt isikult vabaduse võtmisest, isikule kehavigastuse tekitamisest, tema tervise kahjustamisest või muu isikuõiguse rikkumisest, sealhulgas isiku au teotamisest, tekkinud kahju hüvitamise kohustuse olemasolu korral tuleb kahjustatud isikule mittevahalise kahju hüvitiseks maksta mõistlik rahasumma. Antud magistr töö raames keskendub autor kehavigastuste ja tervisekahjustuste tekitamisest tulenevale mittevahalisele kahjuhüvitisele.

Riigikohtu tsiviilkolleegium on oma 17. oktoobri 2001. a tsiviilasjas nr 3-2-1-105-01 leidnud, et isikliku õiguse kaitseks esitatud hagi lahendamisel tuleb kohtul silmas pidada, et moraalse kahju mõistel on kaks väärtushinnangulist aspekti: isiklik ja ühiskondlik. Moraalne kahju väljendab ühiskonna hukkamõistu rikkuja õigusvastasele teole ja on leevenduseks kannatanule, talle isikliku õiguse rikkumisega tekitatud ülekohtu eest.¹⁰³

Riigikohtu seisukohast kumab tugevalt läbi põhimõte, et mittevahalise kahju hüvitamise instituut pole loodud üksnes kahjustatud isiku asetamiseks olukorda, kus ta oli enne kahju tekkimist, s.t konkreetse summa maksmiseks, vaid mittevahalise kahju hüvitamine kannab endas märksa ühiskondlikumat või ka sotsiaalsemat funktsiooni. Kuigi nimetatud eesmärk on üllas, siis töö kirjutajale paistab, et üldjuhul nähakse mittevahalises kahjuhüvitisel siiski võimalust lisahüvitise saamiseks, mitte niivõrd kahju tekitaja ühiskondlikku hukkamõistu. Kuivõrd seadusandja soovis mittevahalise kahjuhüvitisega vähemalt osaliselt rõhutada

alatalitluses ja eelnimetatu on tuvastatud arstliku ekspertiisi käigus. Isikukahjuks loeti liikluskahju, mis tekkis füüsilise isiku tervisele.

¹⁰¹ P. Varul jt, 2016 § 129/4.2.

¹⁰² Hetkel kehtiv LKindLS eeldab kehavigastuse või tervisekahjustuse korral valu ja vaeva esinemist. Varasemalt kehtinud LKindLS § 33 lõike 1 kohaselt pidi isik taluma ülitugevat valu või tal pidi tekkima puue seoses isikukahju esinemisega. Oluline on mõista, et ülitugeva valu talumist või puude tekkimist pidi seaduse sõnastuse kohaselt tõendama kahjustatud isik. Seejuures ei piisanud kannatanu antud seletustest, vaid seaduse kohaselt oli vajalik arstliku ekspertiisi kinnitus asjaolude esinemise kohta. Töö kirjutajale teadolevalt ei sisustanud kohtupraktika „ülitugeva valu“ tähendust ega ulatust. Kuivõrd inimeste valulävi on erinev, saab justkui järeldada, et seadusandja kohtles läbi sätte sõnastuse kannatanuid ebavõrdselt, eelistades madalama valulävega isikuid. Seevastu isikud, kelle valulävi oli kõrgem, jäid mittevahalisest kahjuhüvitisest ilma. Selline tõlgendus läheks aga vastuollu Põhiseaduse §-ga 12, mille kohaselt on kõik seaduse ees võrdsed. Kokkuvõttes tähendab see aga kindlustusandja vastutuse piiramist. Vaatamata seaduse ekslikule sõnastusele lähtus varasem praktika siiski konkreetsest kehavigastusest ning ülitugevat valu eeldati, s.t seda ei saanud ega ka pidanud kannatanu eraldi tõendama.

¹⁰³ RKTko 3-2-1-105-01.

ühiskondlikku aspekti, siis näeb VÕS § 128 lõige 5 otsesõnu ette, et mittevaraline kahju hõlmab eelkõige kahjustatud isiku füüsilist ja hingelist valu ning kannatusi.

Sarnaselt LKindlS-s kehtivale põhimõttele, eeldatakse ka VÕS-i regulatsiooni korral, et kuna mittevaralise kahju täpse suuruse tõendamine ei ole võimalik, on mittevaralise kahju hüvitamiseks üldjuhul piisav nende asjaolude tõendamine, mille esinemisega seob seadus mittevaralise kahju hüvitamise nõude.¹⁰⁴ Samuti tuleneb viidatud lahendist, et kuigi mittevaralise kahju tekkimiseks peab kannatanul esinema füüsiline või hingeline valu või kannatus, kuid nende tegelikku suurust pole võimalik tõendada, eeldatakse füüsilise või hingelise valu või kannatuse esinemist alati, kui isik suudab tõendada tervisekahjustuse või kehavigastuse tekkimist.

VÕS § 128 lõige 5 nimetab mittevaralise kahjuna eelkõige füüsilist ja hingelist valu ning kannatusi. Kuigi grammatilisest tõlgendusest lähtudes võiks järeldada, et mittevaralise kahjuhüvitise saamise eelduseks on nimetatud faktorite kumulatiivne esinemine, oleks selline seisukoht meelevaldne. Termin „eelkõige“ viitab otsesõnu asjaolule, mis ilmnevad ennekõike või kõigepealt.¹⁰⁵ Seega ei saa loetelu pidada ammendavaks.¹⁰⁶ Seaduses sätestamata mittevaralise kahju tekitamise juhtudel võib mittevaralise kahju tekkimise tõendamine osutuda keeruliseks ning seetõttu saab seaduses sisaldatud loetelu pidada praktiliselt siiski ammendavaks.¹⁰⁷

Varasemalt märkis autor, et ka LKindlS-s nimetatud mittevaralise kahjuna hüvitatakse peamiselt kehavigastuse või tervisekahjustuse tõttu talutud valu ja vaev. Kuivõrd nii LKindlS-i kui VÕS-i regulatsiooni kohaselt ei pea kannatanu üldjuhul tõendama asjaolusid, milles mittevaraline kahju võib väljenduda¹⁰⁸, vaid üksnes kehavigastust või tervisekahjustust ning mõlema seaduse loetelud pole ammendavad, ei oma VÕS-i kohtupraktika analüüs mittevaralise kahju asjaolude sisustamisel magistritöö valguses tähtsust. Küll soovib autor välja tuua Riigikohtu lahendi 3-2-1-51-05, kus leiti, et mittevaralise kahjuna ei ole käsitletavad lennuõnnetuse järel tekkinud majanduslikud probleemid eraelus ja äritegevuses, vaid tegemist on varalise kahjuga.¹⁰⁹ Autori arvates on nimetatud põhimõte kohaldatav ka liiklusõnnetuses.

¹⁰⁴ RKTko 3-2-1-142-16 p 15.

¹⁰⁵ Eesti õigekeelsussõnaraamat ÕS 2013. Tallinn: Eesti Keele Sihtasutus, 2013, „eelkõige“. Arvutivõrgus: <http://www.eki.ee/dict/qs/index.cgi?Q=riigiasutus>.

¹⁰⁶ P.Varul jt. 2016, § 128/4.4.

¹⁰⁷ I.Kull jt. Võlaõigus I. Üldosa, lk 263.

¹⁰⁸ VÕS-i erandjuhtu ja selle võimalikku kohaldamist LKindlS-s käsitleb autor 3.4. peatükis.

¹⁰⁹ RKTko 3-2-1-51-05 p 23.

Leedu LKindlS § 2 lõike 14 kohaselt on mittevahaline kahju füüsilise valu, vaimse kannatuse, häire, mentaalse šoki, emotsionaalse depressiooni, alanduse, maine kahjustuse, sotsiaalse suhtluse vähenemise või muu asjaolu tagajärg, mis tekkis kannatanule liiklusõnnetusest põhjustatud tervisekahjustusest või elu kaotusest. Kuigi Leedu LKindlS annab oluliselt pikema loetelu, pooldab autor meie LKindlS-i sõnastust ja mõtet mittevahalise kahju asjaolude sisustamisel, sest meie loetelu pole nagunii ammendav. Seetõttu välditakse tarbetud esiletoomist. Soome LKindlS ei määratle eraldi asjaolusid, milles mittevahaline kahju võib väljenduda, küll aga suunab § 34 mittevahalise kahju määramisel kahju hüvitamise seaduse juurde.

Eespool öeldut nähtub, et LKindlS-i ja VÕS-i alusel sätestatud eeldused mittevahalise kahju hüvitamiseks on sisuliselt samad, mistõttu ei erine kindlustusandja ja kahju tekitaja vastutuse ulatus vähemalt eelduste poolest.

3.2. Mittevahalise kahjuhüvitise ulatuse määramisel arvestatavad asjaolud

Töö kirjutaja juhtis magistritöö eelmises alapeatükis tähelepanu asjaolule, et LKindlS § 32 lõigete 2 ja 3 formaalne järjestus võiks olla vastupidine. LKindlS-i teksti võrreldavuse ja parema jälgitavuse huvides keskendub autor esmalt siiski mittevahalise kahjuhüvitise ulatuse määramisel arvestatavatele asjaoludele. Antud alapeatükis otsib autor vastust küsimusele, kas kindlustusandja vastutuse ulatuse määramisel on arvestatavad ka VÕS-i sätted.

LKindlS § 32 lõike 2 alusel isikule kehavigastuse tekitamisest või tema tervise kahjustamisest tekkinud mittevahalise kahju hüvitamisel võetakse arvesse muu hulgas tervisekahjustuse ja kehavigastuse raskusastet, tekkinud funktsioonihäire sügavust ning ravi ja töövõime kaotuse kestust. Seevastu VÕS § 134 lõike 5 alusel arvestatakse mittevahalise kahjuhüvitise määramisel rikkumise raskust ja ulatust ning kahju tekitaja käitumist ja suhtumist kahjustatud isikusse pärast rikkumist. Kui LKindlS-i alusel kujuneva kindlustusandja vastutuse ulatusel on arvestatud kehavigastuse endaga seotud asjaolud, siis VÕS-i regulatsiooni kohaselt omavad tähtsust just kahju tekitajaga seotud asjaolud.

LKindlS-i eelnõu seletuskirja lisast 1 nähtub, et VÕS § 134 lõige 5, kui arvestatavaid asjaolusid reguleeriv säte, peaks LKindlS-i puhul olema kohaldatav, sest tabeli alusel ei omistata LKindlS § 32 lõikele 2 erinevust.

Kuigi LKindlS otsesõnu ei nimeta arvestatavate asjaoludena rikkumise raskust ning ulatust, on need töö kirjutaja arvates hõlmatud tervisekahjustuse või kehavigastuse raskusastmetega.

Vähemalt üldjuhul tuleks eeldada, et mida raskem on tervisekahjustus, seda raskem on olnud ka kahju tekitaja poolne rikkumine. Seetõttu pole nimetatud asjaolude LKindlS-sse täiendav „pookimine“ vajalik, kuivõrd need on kindlustusandja hüvitatava mittevahalise kahju suuruse määramisel arvestatavad.

Kahju tekitaja rikkumisjärgse käitumise ning suhtumise, kui mittevahalise kahju suuruse määramisel arvestatava asjaolu all, tuleks mõelda näiteks kannatanu ees vabandamist või viimasele kahetsuskirja koostamist. Seejuures on oluline, et kahju tekitaja tunnistaks oma süüd ega õigustaks oma tegusid, s.t tegudest peaks nähtuma puhtsüdamlik kahetsus. Kui väita, et nimetatud asjaolud võiksid olla arvestatavad ka kindlustusandja vastutuse ulatuse määramisel, väheneksid kannatanutele väljamakstavad kahjuhüvitised. Kuivõrd puhtsüdamliku kahetsusega näitab kahju tekitaja ka ühiskonnale oma arusaama olukorra tõsidusest, oleks selle arvestamine iseenesest kooskõlas mittevahalise kahju hüvitamise üldiste põhimõtetega.

Kindlustusandja huvi nimetatud asjaolu arvestamisel võib eeldada, kuivõrd hüvitamiskohustuse ulatus sellevõrra väheneks. Kui väita, et nimetatud asjaolu poleks arvestatav LKindlS-i alusel, oleks kindlustusandja vastutus kahju tekitaja omast laiaulatuslikum, sest kahju tekitajalt võidakse näiteks kahetsuskirja koostamise tõttu mõista välja väiksem mittevahaline kahju hüvitis.

Õiguskirjanduses on leitud, et kindlustusandja peab hüvitama kannatanule kahju üksnes ulatuses, milles kahju tekitaja vastutab kannatanu ees.¹¹⁰ Seetõttu tuleb ka kindlustusandja vastutuse ulatuse määramisel arvestada kahju tekitaja rikkumisjärgset käitumist ning suhtumist kannatanusse.

Riigikohus on mittevahalise kahju suuruse määramisel arvestatavate asjaolude ringi veelgi laiendanud, leides et hüvitise suuruse määramisel arvestab kohus sõltumata poolte taotlustest, rikkumise laadi ja raskust, rikkuja süüd ning selle astet, poolte majanduslikku olukorda, kannatanu enda osa kahju tekkimisest jt asjaolusid, millega arvestamata jätmine võiks kaasa tuua ebaõiglase hüvitise määramise korra.¹¹¹ Oluline on märgata, et Riigikohus on arvestatavate asjaolude nimekirja jätnud lahtiseks.

T. Laasik leiab, et küsimine rikkumise laadi järgi tähendab, milline on olnud kahju tekitaja teguviis. Laadi tuleb eristada süüst, kuivõrd viimane hindab kahju tekitaja hoolsuskohustust,

¹¹⁰ J. Lahe jt. Motor Vehicle Operational Risk and Awarding Damages in the Event of a Traffic Accident. – Journal of European Tort Law, 2014, 5(1), lk 106.

¹¹¹ RKÜKo 3-2-1-71-14 p 136.

kuid laad tähendab kahju tekitaja tegevuse objektiivset külge, s.t tegu, millega kahju kaasa toodi.¹¹²

Seetõttu tuleb autori arvates liiklusõnnetuse puhul rikkumise laadi ja raskusena käsitleda liiklusseaduse¹¹³ (edaspidi LS) rikutava sätte konkreetseid lõikeid, mis on progresseeruvad. Näiteks kui liiklusõnnetus toimus juhi roolis magama jäämise tõttu, mille üheks põhjuseks oli mootorsõiduki juhtimine lubatud alkoholi piirmäära ületades, siis on rikkumise laadi ja raskusena oluline määratlada juhi joove LS § 224 lõigete 1 ja 2 põhjal. Seejuures on lõike 2 rikkumine raskem, kuivõrd joove on suurem.

Vähemalt üldjuhul ei saa väita, et kannatanul tekiks suurem füüsiline või hingeline valu, kui talle tervisekahjustuse põhjustanud isik oli näiteks alkoholijoobes. Samuti ei ole kindlustusandjal õigusmõistvat funktsiooni, mis annaks talle võimaluse läbi suurema kahjuhüvitise kahju tekitajat karistada või motiveerida teda enam mitte nii käituma. Teisalt võib analüüsitav asjaolu olla siiski kindlustusandja vastutuse piiritlemisel arvestatav, kuivõrd saab väita, et alkoholijoobes sõitmine ja seetõttu liiklusõnnetuse põhjustamine vajab suuremat avalikkuse hukkamõistu, mis võib olla saavutatav ka läbi makstava hüvitise. Töö kirjutaja on seisukohal, et nimetatud asjaolu ei pea küll otsesõnu olema LKindlS-s sätestatud, kuid kindlustusandja poolt hüvitatava kahju suurusega mittenõustumisel, võib olla see üks vaidlustamise alustest.

Süüüksimuse hindamisel tuleb lähtuda süü vormidest, milleks VÕS § 104 lõike 2 järgi on hooletus, raske hooletus ja tahtlus. LS § 223 lõike 1 alusel on reguleeritud juhi vastutus liiklusnõuete rikkumise eest, kui sellega on ettevaatamatusest põhjustatud tervisekahjustus. Tsiviilõiguses on ettevaatamatuse süüvormiks hooletus. Kuivõrd VÕS-i kohaselt tuleb kahju tekitajalt näiteks tahtliku liiklusõnnetuse põhjustamise korral välja mõista suurem mittevaraline kahjuhüvitis, kui selle põhjustamisel hooletusest, peaks sama põhimõtte olema arvestatav ka kindlustusandja vastutuse ulatuse määramiseks. Seeläbi tagataks kindlustusandja ja kahju tekitaja samaulatuslikku vastutust.

Poolte majanduslik olukord peaks töö kirjutama arvates olema asjaolu, mida saab arvestada ka kindlustusandja vastutuse ulatuse kujunemisel. Reservatsiooniga, et kannatanu ei jääks juhul, kui tema majanduslik seis on parem kahju tekitaja omast, ilma talle LKindlS-i alusel ettenähtud eelduslikust hüvitise suurusest. Taaskord, töö kirjutaja ei eelda, et kindlustusandja

¹¹² T. Laasik. Mittevaralise kahju rahaline hüvitamine võlaõigusseaduse järgi. Magistritöö. Tartu 2008, lk 40.

¹¹³ Liiklusseadus. – RT I 2010, 44, 261.

ise vastava asjaolu esinemisel kindlustushüvitist suurendaks, kuid tegemist on alusega, mida kannatanu võib argumendina kasutada kahju suurusega mittenoostumisel.

Lisaks tuleb arvestada kannatanu enda osa kahju tekkimisel. Riigikohtu tsiviilkolleegium on oma 1. veebruari 2017. a tsiviilasja nr 3-2-1-142-16 punktis 14 leidnud, et VÕS § 139 (samuti § 140) reguleerib üksnes varalise kahju eest mõistetava hüvitise vähendamist ega kohaldu mittevaralise kahju hüvitamise korral.¹¹⁴ Õiguskirjanduses leitakse, et mittevaralise kahju puhul ei ole kahju rahalist suurust võimalik objektiivselt kindlaks määrata ning seetõttu ei saa rääkida kahjuhüvitise vähendamisest. See aga ei tähenda, et kannatanu osa mittevaralise kahju tekkimises ei tuleks arvestada mittevaralise kahju hüvitise suuruse kindlaksmääramisel.¹¹⁵

Riigikohus on leidnud, et tervisekahjustuse tekkimisel tuleb arvestada kannatanu võimalikku hooletust ja selle raskust endale tervisekahjustuse või kehavigastuse ja sellega kahju tekkimises või suurenemises.¹¹⁶ Kuivõrd kannatanu saab oma käitumisega kahju tekkimisele kaasa aidata või ka selle suurust kontrollida, siis peaks sellisel juhul olema kindlustusandjale antud võimalus kannatanu tahtluse või (raske) hooletuse tagajärjel tekkinud või suurenenud kahju osa arvestada hüvitise suuruse määramisel. Seeläbi tagataks kindlustusandja ja kahju tekitaja samaulatuslikku vastutust.

LKindlS-s nimetatud asjaolud, kui tervisekahjustuse ja kehavigastuse raskusaste, tekkinud funktsioonihäire sügavus ning ravi ja töövõime kaotuse kestus, on töö kirjutaja arvates kahju tekitaja vastutuse ulatuse korral arvestatavad asjaolud. Sellisele seisukohale suunab ka varasemalt viidatud Riigikohtu otsus¹¹⁷, kus leiti, et arvestada tuleb ka nimetamata asjaolusid, millega arvestamata jätmine võiks kaasa tuua ebaõiglase hüvitise määramise korra.

Leedu LKindlS ei nimeta otseselt asjaolud, mida mittevaralise kahju hüvitise korral arvestatakse, kuid selle artikkel 15 lõike 6 alusel hindab isikukahju kindlustusandja dokumentide ja muude juhtumi asjaolude, faktide, kahju suuruse ja meditsiiniliste uuringute põhjal. Soome LKindlS ei reguleeri otsesõnu mittevaralise kahju suuruse määramisel arvestatavaid asjaolud, vaid viitab üksnes kahju hüvitamise seaduse sätetele.

Eespool öeldust nähtub, et VÕS § 134 lõike 5 alusel mittevaralise kahju hüvitise suurust kujundavad asjaolud peaksid olema arvestatavad ka kindlustusandja poolt hüvitatava mittevaralise kahju korral. Siiski tekib küsimus, et kuidas peaksid praktikas kindlustusandjad

¹¹⁴ RKTko 3-2-1-142-15 p 14.

¹¹⁵ J.Lahe jt. „Võlaõiguseadus. I Kommenteeritud väljaanne“. Märkusi võlaõiguseaduse 7. peatüki kommentaaride kohta. – Juridica 2007, nr 5, lk 330.

¹¹⁶ RKTko 3-2-1-127-16 p 19.

¹¹⁷ RKÜko 3-2-1-71-14 p 136.

nimetatud asjaoludega arvestama. Esiteks pole kindlustusandja õigust mõistev instants, kes oleks pädev juhtumipõhiselt hindama kõiki asjaolusid. Teiseks sõltuks kindlustusandja huvi juhtumipõhise kahju hüvitamise vastu eelkõige väljamaksete suurusest. Teisisõnu kui kahju tekitajalt mõistetakse kohtumenetluses välja suuremad mittevaralise kahju hüvitised, kui kindlustusandja hüvitab hetkel LKindlS-i alusel, siis poleks kindlustusandja ise juhtumipõhisest kahju hüvitamisest eelduslikult huvitatud. Lisaks eelnimetatule kaasneksid asjaolude igakordse kaalumise kindlustusandjale lisakulud, mis kokkuvõttes tõstaksid kindlustusmakseid. Kuigi võib eeldada, et kindlustusandjad vabatahtlikult VÕS-i alusel arvestatavaid asjaolusid hüvitise suuruse määramisel ei hinda, ei võta see kannatanult ära nõudeõigust kindlustusandja vastu, kuivõrd VÕS § 134 lõige 5 on töö autori arvates kohaldatav ka LKindlS-s.

3.3. Mittevaralise kahjuhüvitise suurus

Käesoleva alapeatükis otsib autor vastust küsimusele, kas kohtupraktikas mõistetakse kahju tekitajalt välja suuremad mittevaralise kahju hüvitised, kui LKindlS-s nimetatud eelduslikud kahjuhüvitised. Kui see nii on, siis kas kannatanu saab nõuda eelduslike hüvitisi ületavat osa ka kindlustusandjalt.

Õiguskirjanduses on leitud, et ei ole olemas mõõdupuud, millega saaks rahas mõõta, kui suur hüvitis tuleks määrata teatud füüsilise valu või vaimse kannatuse eest, sest vähemalt rahas säärast kaotust mõõta ei saa ja mistahes määratud hüvitissumma on juba olemuselt konventsionaalne. Raskusi tekitab määratlemine, kui suur selline konventsionaalne summa proportsionaalselt olema peaks.¹¹⁸

LKindlS § 32 lõike 3 kohaselt isikule tervise kahjustamisest või talle kehavigastuse tekitamisest tuleneva mittevaralise kahju nõude korral eeldatakse, et mittevaralise kahju suurus on:

- 1) kerge tervisekahjustuse või kehavigastuse korral 100 eurot;
- 2) keskmise raskusega kergema tervisekahjustuse või kehavigastuse korral 350 eurot;
- 3) keskmise raskusega raskema tervisekahjustuse või kehavigastuse korral 1500 eurot;
- 4) raske tervisekahjustuse või kehavigastuse korral 2600 eurot;
- 5) väga raske tervisekahjustuse või kehavigastuse korral 3000 eurot;
- 6) eriti raske tervisekahjustuse või kehavigastuse korral 3200 eurot.

¹¹⁸ H. McGregor. Moraalse kahju liigid. Teosest „McGregor on Damages“. The Common Law Library, nr 9, lk 954-966. Silva Soomets (tõlk). Arvutivõrgus: <http://www.riigikohus.ee/?id=533> (15.03.2017).

Lõike 4 kohaselt kehtestatud LKindlS lisa sätestab tervisekahjustuste ja kehavigastuste täpse liigituse.

Mittevaralise kahju suurused on seaduses sätestatud eeldustena, mis juba iseenesest tähendab, et konkreetne hüvitis võib LKindlS-s nimetatust erineda. Seega ei saa lõikes 3 nimetatud kahju mittevaralise kahju suuruses olla kindlustusandja poolt hüvitatavad maksimummäärad.

Kindlustusandja vastutuse ulatust suuremas osas ei tohiks piirata asjaolu, et LKindlS § 24 lause 2 kohaselt võib kannatanu olukorras, kus kindlustusandja makstav hüvitis ei vasta talle tekkinud kahju suurusele, nõuda kahju hüvitamist kahju tekitajalt. LKindlS sätetest ei tulene, et kannatanu ei saaks kahju hüvitise suurusega mittenõustumisel esitada nõuet kindlustusandja vastu. Kannatanu huvi suunata oma nõue kindlustusandja vastu tuleneb asjaolust, et kindlustusandjal on rahalisi vahendeid kannatanu nõude rahuldamiseks. Seevastu kahju tekitaja puhul see nii ei pruugi olla.

Selleks, et kannatanul oleks nõudeõigus kindlustusandja vastu eelduslike hüvitisi ületavas osas, peaks kahju tekitaja vastutus olema LKindlS-s nimetatud eelduslikest hüvitistest laiem. Seetõttu on paslik analüüsida kohtupraktikat, kus kohtud on kahju tekitajalt mõistnud kannatanule välja erinevas ulatuses mittevaralise kahju hüvitise raske tervisekahjustuse või kehavigastuse tekitamise eest¹¹⁹.

Autor kasutab analüüsimiseks kriminaalasju, milles on esitatud tsiviilhagid VÕS-i sätete alusel. Kuivõrd LKindlS-i tähenduses raske tervisekahjustus ei pruugi kattuda raske tervisekahjustuse mõistega karistusseadustiku¹²⁰ (edaspidi KarS) mõttes, kvalifitseerib autor kohtulahendites nimetatud vigastused võimaluse korral LKindlS-i lisa järgi.

VÕS § 134 lõike 2 kohaselt makstakse kannatanule talle kehavigastuse tekitamise või tervise kahjustamise eest mittevaralise kahju hüvitamiseks mõistlik rahasumma, kui kahju tekitajal on kohustus kahju hüvitada. Seega pole kahju tekitaja vastutuse ulatus seaduse pinnalt eelduslike või kindlate summadega piiratud. Kahjuhüvitise väljamõistmisel tuleb juhtumipõhiselt lähtuda asjaoludest, mida autor analüüsis magistritöö 3.2. peatükis.

Riigikohtu tsiviilkolleegium on oma 25. septembri 2013. a tsiviilasja nr 3-2-1-80-13 punktis 20 leidnud, et kohtute väljamõistetud mittevaralise kahju hüvitised peavad vastama ühiskonna

¹¹⁹ Valik raske tervisekahjustuse või kehavigastuse kasuks osutus kohtulahendite arvu pinnalt võrreldes muude raskusastmetega.

¹²⁰ Karistusseadustik. – RT I, 2001, 61, 364.

üldise heaolu tasemele ning olema üldise võrdsuspõhiõiguse tagamiseks ja kohtusüsteemi autoriteedi säilitamiseks sarnastel asjaoludel võrreldavad.¹²¹

Enne konkreetsete kohtulahendite analüüsimist soovib autor võrdlusmomendina märkida, et 2008. a esimese ja teise astme kohtutes rahuldati liiklusõnnetusega tekitatud kehavigastustest tulenevad mittevahalised kahju hüvitamise nõuded 10 000 – 150 000 tuhande krooni ulatuses.¹²² Teisaldatuna jäid väljamõistetud kahjuhüvitised vahemikku 639,11 – 9 586,75 eurot. Seevastu 2016. a rahuldati esimese ja teise astme kohtutes liiklusõnnetusega tekitatud mittevahalise kahju hüvitamise nõudeid 5000 – 50 000 euro ulatuses.¹²³ Kuigi kohtupraktika analüüs on koostatud kuriteo või väärteo kohtuasjade pinnalt, on tsiviilhagid esitatud VÕS-i sätete alusel. Seetõttu on viidatud analüüs asjakohane.

Tallinna Ringkonnakohus on oma 15. detsembri 2016. a kriminaalasja 1-16-4071 punktis 12.3.3. leidnud, et mittevahaline kahju summas 15 000 eurot on vastavuses nii kohtupraktikaga kui ka üldise heaolu tasemega.¹²⁴ Nimetatud kohtuasjas põhjustas kahju tekitaja liiklusõnnetuse, kui sõitis maanteel vastu kannatanu sõiduautot, mis läbi sai kannatanu eluohtliku hulgi trauma: põrutushaava kukla piirkonda, kopsude põrutuse koos väljendunud ventilatsioonihäirega, vasaku küünarluu ja kodarluu murrud, ebastabiilse vaagnamurru ja parema reieluu murru, mis vajab pikaajalist ravi kestvusega üle 4 kuu. Kohtu hinnangul tekkis kannatanul raske tervisekahjustuse. LKindIS-i lisa alusel võiks samuti olla tegemist raske kehavigastuse ja tervisekahjustusega.

Mittevahalise kahju hüvitise määramisel lähtus kohus mh ühiskonna heaolu tasemest, mille sisustamisel kasutas Statistikaameti kodulehelt leitavat keskmist brutokuupalka. Kohus leidis, et kuivõrd 2008. a aastaga võrreldes oli kohtulahendi tegemise ajal keskmine brutokuupalk ligi 200 eurot suurem, on ka ühiskonna üldine heaolu tase tõusnud.

Autori arvates ei peaks ühiskonna üldise heaolu taseme all ilmtingimata mõtlema miinimum- või keskmise brutotöötasu suurust, vaid see peaks olema laiem mõiste. Seega võiks siia alla kuuluda ka kõikvõimalikud riigi poolt pakutavad teenused ning muud avalikud hüved, mis on

¹²¹ RKTko 3-2-1-80-13 p 20.

¹²² M. Lillsaar jt. Mittevahalise kahju hüvitamise nõuded tsiviilasjades esimese ja teise astme kohtutes 2008. aastal. Kohtupraktika analüüs. Tartu 2009, lk 12. Arvutivõrgus: http://www.riigikohus.ee/vfs/905/MittevahalinekahjuTsiviilasjades_2008_Maarja_Lillsaar_Margit_Vutt.pdf (7.03.2017).

¹²³ M. Vutt. Mittevahalise kahju hüvitamise nõuded tsiviil- ja kriminaalasjades esimese ja teise astme kohtutes 2016. aastal. Kohtupraktika analüüs. Tartu 2017, lk 22. Arvutivõrgus: <http://www.riigikohus.ee/vfs/2203/Mittevahalise%20kahju%20h%FCvitamine%20tsiviil-%20ja%20kriminaalasjades%202016.pdf> (24.04.2017).

¹²⁴ TlnRnKo 1-16-4071.

isikule mingil viisil tema tervisekahjustuse ravimiseks kasulikud ja kättesaadavad. Siiski nendib autor, et nimetatud hüvede teisendamine arvvärtusesse ning selle juhtumipõhine arvestamine võib osutada problemaatiliseks. Seepärast nõustub autor, et mittevahalise kahju väljamõistmisel on keskmine brutotöötasu kohtute jaoks asjakohane näitaja, kuid jääbki siiski seisukohale, et võimaluse korral ei tohiks see olla ainuke ühiskonna üldise heaolu määraja.

Kui kahju tekitaja kohustus viimati viidatud lahendis hüvitama kannatanule 15 000 euro suuruse mittevahalise kahjuhüvitise, siis LKindlS § 32 lõike 3 punkti 4 alusel oleks kindlustusandja pidanud maksma eeldusliku mittevahalise kahju hüvitiseks üksnes 2600 eurot. Käesoleva näite põhjal on kahju tekitaja vastutus ligi 5,8 korda suurem kindlustusandja kahju hüvitamise kohustuse ulatusest.

Tallinna Ringkonnakohtus mõistis oma 2. oktoobri 2012. a kriminaalasjas 1-11-12390 välja 20 000 euro suuruse mittevahalise kahjuhüvitise.¹²⁵ Nimetatud kohtuasjas põhjustas kahju tekitaja liiklusõnnetuse, kui sõitis sõiduautoga otsa mootorrattale, mida juhtinud kannatanu sai samuti raske tervisekahjustuse. Kohus ei nimetanud lahendis konkreetseid vigastusi, mistõttu ei saa autor kvalifitseerida neid LKindlS-i lisa alusel ning võtab eelduseks, et tegemist oli raske tervisekahjustuse või kehavigastusega.

Kuivõrd kindlustusandja peaks eeltoodud olukorras LKindlS § 32 lõike 3 punkti 4 alusel maksma eeldusliku mittevahalise kahjuhüvitiseks 2600 eurot, siis on kahju tekitaja vastutuse ulatus lausa 7,7 korda suurem kindlustusandja kahjuhüvitamise kohustuse ulatusest. Siinkohal ei tuginenud kohus kahju väljamõistmisel ühiskonna üldise heaolu tasemele, vaid põhjendas hüvitist elukvaliteedi püsiva languse ning kohtupraktika kooskõlaga.

Nimetatud lahendis märkis kohus ka, et ei ole võimalik kindlaks määrata täpseid tariife, mis mingi vigastuse eest järgneks. Kohtu ülesandeks on hinnata konkreetseid asjaolusid (nt milliseid vigastusi isik liiklusõnnetuses sai, kui pikk oli töövõimetuse periood, kui keerukad operatsioonid tuli teha tema tervise taastamiseks, kas tekkisid püsivad tervisekahjustused jne) ning nendest tulenevalt määrata otsusega ka vastav rahasumma.

Töö kirjutaja arvates on hetkel täpselt vastupidine olukord sätestatud aga LKindlS-s, s.t on määratletud võrdlemisi täpsed „tariifhüvitised“, mis konkreetse vigastuse eest järgnevad. Kuivõrd töö autori arvates peaks kindlustusandja ja kahju tekitaja vastutus olema samaväärne, saab kannatanu LKindlS-s nimetatud eelduslike hüvitisi ületavas osas esitada nõude kindlustusandja vastu.

¹²⁵ TlnRnKo 1-11-12390.

Tallinna Ringkonnakohus on kannatanule, kes oli kaasreisija mootorrattal, mõistnud mittevahalise kahjuhüvitisena välja 10 000 eurot.¹²⁶ Kannatanule põhjustati raske tervisekahjustus, kuid kohus ei nimetatud konkreetseid vigastusi. Hüvitise väljamõistmisel ei arvestanud kohus kaitsja väiteid kahju tekitaja halva majandusliku seisu kohta, mis väljendusid kahju tekitaja suutmatuses tasuda menetluskulusid.

Kindlustusandja vastutust LKindlS-s ületavas osas saab autori poolt analüüsitud lahenditest veel välja tuua Harju Maakohtu 9. märtsi 2011. a otsuse¹²⁷, kus kahju tekitajalt mõisteti raske tervisekahjustuse põhjustamise eest kannatanule välja 7500 eurot. Paraku ei täpsustanud kohus, millised vigastused kannatanul tekkisid.

Pärnu Maakohus on oma 7. oktoobri 2013. a kriminaalasjas nr 1-12-5696 mõistnud kannatanu taotletud 15 000 euro asemel mittevahalise kahju hüvitisena välja aga 3000 eurot.¹²⁸ Kohus vähendas kahjuhüvitist põhjusel, et kahju tekitaja põhjustas õnnetusjuhtumi ettevaatamatusest, õnnetuses hukkus kahju tekitaja lähedane isik ning kahju tekitaja majanduslik olukord halvenes, kuid kannatanu oma mitte.

Viidatud kohtuasjas põhjustas kahju tekitaja liiklusõnnetuse, mille tagajärjel sai kannatanu erineva raskusastmega tervisekahjustusi. Kannatanul diagnoositi parema kopsu põrutus, verevalumid paremal pool kubeme piirkonnas, parema jala II-IV põialuu murd, vasaku küünarvarreluu liigesesisene murd, vasaku rangluu murd ja löikehaav küünarvarre piirkonnas. Tekkinud tervisehäired polnud kannatanul kadunud ka 2 aasta pärast, mistõttu olid tema füüsiline ja hingelise valu püsiv ka kohtumenetluse ajal. LKindlS-i lisa alusel võiks tegemist olla keskmise raskusastmest raskema tervisekahjustuse ja kehavigastustega, mille eeldusliku mittevahalise kahju hüvitisena kohustuks kindlustusandja LKindlS § 33 lõike 2 punkti 3 alusel kannatanule tasuma 1500 eurot.

Kahju tekitajast tulenevatel põhjustel vähendas kannatanu nõutud 5000 eurolist mittevahalise kahju hüvitist 3000 eurole ka Harju Maakohtu.¹²⁹ Kohus vähendas hüvitist, kuna mittevahalise kahju hüvitamine ei või oluliselt kahjustada kohustatud isiku kvaliteeti. Kannatanule tekitati 1. nimmelüli vasaku ristijätke eesmise serva murd ning kohus kvalifitseeris selle raskeks tervisekahjustuseks. LKindlS-i lisa alusel oleks samuti tegemist raske tervisekahjustusega. Seetõttu oleks kindlustusandja kohustunud eeldusliku mittevahalise kahjuhüvitisena LKindlS § 32 lõike 3 punkti 4 alusel tasuma kannatanule 2600 eurot.

¹²⁶ TlnRnKo 1-12-4001.

¹²⁷ HMK 1-11-42/5.

¹²⁸ PMK 1-12-5696.

¹²⁹ HMK 1-11-8916.

Harju Maakohus mõistis 9. veebruari 2012. a otsusega kannatanule mittevahalise kahjuna välja 2000 eurot¹³⁰. Kannatanule tekitati sääreluu lahtine murd rebimishaavaga ning pindluu ülemise osa murd ning kuivõrd tervisekahjustused olid eluohtlikud ning paranemise kestus ületab 4. kuud, siis kvalifitseeris kohus vigastused raskeks tervisekahjustuseks. LKindlS-i lisa järgi võiks tegemist olla keskmisest raskusastmest kergema tervisekahjustuse ja kehavigastusega. Kindlustusandja pidanuks eeldusliku mittevahalise kahju hüvitisena LKindlS § 32 lõike 3 punkti 2 alusel tasuma kannatanule üksnes 350 eurot.

Eespool öeldust nähtub, et vaatamata Riigikohtu seisukohale¹³¹, mille kohaselt peab mittevahalise kahjuna väljamõistetav hüvitis vastama kohtupraktikale, erinevad mõningatel juhtudel sarnaste olukordade ja perioodide puhul väljamõistetavad hüvitised kordades. Magistritöö seisukohalt omab aga suuremat tähtsust asjaolu, et kahju tekitajalt mõistetakse välja (oluliselt) suuremad mittevahalise kahjuhüvitised, kui LKindlS eelduslike hüvitistena ette näeb. Kõige äärmuslikuma näite puhul oli erinevus hüvitiste suuruse osas lausa 7,7 korda. Seetõttu tõusetub küsimus, kas kannatanu saab kindlustusandjalt nõuda mittevahalise kahju hüvitamist, mis ületab LKindlS-s nimetatud eelduslike hüvitisi.

LKindlS-i seletuskirja kohaselt ei saa kindlustusandjalt nõuda kahju hüvitamist, mis väljub seaduses sätestatud kahjuliikide- ja summade piiridest. Seejuures nimetatakse eraldi mittevahalise kahju hüvitamise kohustust summas, mis ületab 3200 eurot. Sellist kahjusummast ületavat osa kindlustusandja hüvitama ei pea, v.a juhul, kui see tuleneb lepingust või peale kindlustusjuhtumi toimumist sõlmitud kokkuleppest kahjustatud isikuga.¹³²

Töö autor ei nõustu seletuskirjas leituga ning on seisukohal, et kannatanul on õigus nõuda kindlustusandjalt suurema mittevahalise kahju hüvitamist, kui seda näeb ette LKindlS § 32 lõike 3. Juba sätte sõnastuse kohaselt on tegemist eelduslike hüvitussummadega, mis võivad sätestatust erineda. Kirjutaja arvates tuleks mittevahalise kahju puhul tõlgendada LKindlS §-st 24 tulenevat põhimõtet nii, et kuivõrd LKindlS-s nimetatud hüvitiste määrad on eelduslikud, siis pole nendest suuremate ega ka väiksemate hüvitiste määramine LKindlS-i sätetega vastuolus.

Töö autori arvates viitab termin „eelduslik“ seadusandja tahtele sätestada kindlustusandja vastutuse ulatus paindlikuna. Meelevaldne on seisukoht, et kannatanul ei võiks teatud raskusastmega kehavigastuse korral tekkida tegelikkuses suuremat kahju, kui seda katab

¹³⁰ HMK 1-11-13195.

¹³¹ RKTko 3-2-1-80-13 p 20.

¹³² LKindlS eelnõu seletuskiri, lk 33.

eelduslik hüvitissumma. Kuivõrd kindlustusandja ja kahju tekitaja vastutus võiks vähemalt ideaalis olla samaulatuslik, peaks kindlustusandja sellise kahju ka kannatanule hüvitama. Seega võib ka kindlustusandja olla kohustatud kannatanule hüvitama 20 000 euro suuruse mittevaralise kahjuhüvitise. Autori seisukohta toetab ka varasemalt käsitletud Tallinna Ringkonnakohtu seisukoht¹³³.

Seejuures ei tuleks kannatanu nõudele kindlustusandja vastu ette näha täiendavaid kohustusi mittevaralise kahju tõendamisel. Olenemata suuremast nõudest tuleb jätkuvalt lähtuda kohtupraktikas omaksvõetud seisukohast, et mittevaralise kahju tekkimist eeldatakse koos kehavigastuse või tervisekahjustuse tekkimisega.

Suuremate mittevaraliste kahjuhüvitiste tasumisel võib tekkida aga puhtpraktiline probleem. Paraku näitab praktika, et 2016. a oli liikluskindlustuses kindlustusandjatele tekkinud kahjum 9,7 miljonit eurot, mis oli üle-eelmise aasta sama ajaga võrreldes lausa 63% halvem tulemus.¹³⁴ Autori arvates on probleem lahendatav läbi suuremate kindlustusmaksete. Seega tuleb kaaluda, kas kindlustusvõtjad on nõus tasuma suuremaid kindlustusmakseid, kui kindlustusandja hüvitab ka mittevaralise kahju suuremas osas. Töö autor on seisukohal, et teatud määral suuremad kindlustusmaksed on suuremate mittevaraliste kindlustushüvitiste puhul õigustatud.

Võrreldes varasema LKindlS-ga on hetkel kehtiv LKindS kindlustusandjate vastutuse ulatust mittevaralise kahju korral laiendanud.¹³⁵ Töö autor pooldab nimetatud seaduse muudatust, kuivõrd vähemalt ideaalis peakski kindlustusandja ja kahju tekitaja vastutus olema samaulatuslik.

Leedu LKindlS artikkel 15 lõige 7 sätestab kannatanu õiguse pöörduda kohtusse kindlustusandja vastu, kui kannatanu ja kindlustusandja ei jõua hüvitatava mittevaralise kahju summas kokkuleppele. Seega ei sätesta Leedu LKindlS sarnaselt meie VÕS-i regulatsioonile eelduslike ega kindlaid hüvitise suuruseid. Leedu LKindlS annab kannatanule otsesõnu õiguse, mis autori arvates sisaldub peidetud kujul ka meie LKindlS-s. Töö kirjutaja pooldab nimetatud põhimõtte otsesõnu reguleerimist. Soome LKindlS ei sätesta samuti eelduslike ega

¹³³ TlnRnKo 1-11-12390.

¹³⁴ LKF statistika (viide 1), lk 2.

¹³⁵ Varasemalt kehtinud LKindlS § 33 lõike 1 kohaselt hüvitas kindlustusandja mittevaralise kahjuna maksimaalselt kuni 640 eurot. Seejuures olid mittevaralise kahju hüvitised määratud konkreetsetena, s.t kindlustusandjal puudus diskretsioonotsus kahju suuruse määramisel, kuna tegemist polnud eelduslike kahju suurustega. Lõike 2 alusel kehtestati Sotsiaalministri määrusega mittevaralise kahju hindamise kord. Kuigi tollase korra ja hetkel kehtiva LKindlS-i lisas sisulisi muutusi raskusastmete määratlemisel ei tehtud, sätestas § 2 lõige 1 otsesõnu, et kergete vigastustega seotud mittevaralist kahju ei hüvitata. Seetõttu oli varasemalt kindlustusandja vastutuse ulatus mittevaralise kahju hüvitamise puhul oluliselt piiratum.

fikseeritud mittevaralise kahju hüvitise suuruseid, vaid selle § 34 suunab kahju hüvitamise seaduse juurde.

Kindlustusandja mittevaralise kahju hüvitamise kohustuse ulatust tuleb hinnata ka olukorras, kus kannatanul tekib nn „hulgi trauma“. LKindlS § 32 lõike 1 kohaselt makstakse erineva raskusastmega tervisekahjustuste või kehavigastuste korral mittevaraline kahju hüvitis vastavalt raskeima tervisekahjustuse või kehavigastuse liigile. LKindlS § 32 lõikes 3 toodud hüvitamise määrad ei kumuleeru, kui kahjustatud isikul on erilaadseid vigastusi või komplitseeritud tervisekahjustus.¹³⁶

Teisisõnu hõlmab astmelt raskem tervisekahjustus kergema kehavigastuse, mistõttu ei saa vigastusi mittevaralise kahju hüvitamise aspektist vaadelda eraldiseisvatena. Kui lähtuda eelduslikest mittevaralise kahju summadest, siis on kindlustusandja vastutuse ulatus mittekumuleerumise tõttu oluliselt piiratud. Kui võtta aluseks aga autori pooldatud seisukoht, mille järgi saab kannatanu kindlustusandjalt nõuda mittevaralise kahju hüvitamist ka suuremas ulatuses, kui LKindlS-s nimetatud eelduslikud hüvitised ette näevad, siis kumuleerumise küsimust ei tõusetu. Sellisel juhul kujuneb kindlustusandja vastutuse ulatus arvestatavate asjaolude pinnalt kogumis.¹³⁷ Kuivõrd autor leidis varasemalt, et LKindlS-s on arvestavad ka need asjaolud, mida nimetab VÕS kahju tekitaja vastutuse ulatuse määramisel või mis tulenevad kohtupraktikast, siis ei tohiks kindlustusandja vastutuse ulatus erineda ka nn „hulga trauma“ korral.

Autori arvates saab asuda seisukohale, et LKindlS-s nimetatud eelduslikud mittevaralise kahjuhüvitise suurused pole maksimummäärad. Seetõttu on kannatanul õigus esitada kindlustusandja vastu mittevaralise kahju nõue ka suuremas ulatuses. See kehtib eeldusel, et kahju tekitaja ise vastutab kannatanu ees suuremas ulatuses, kui nimetatud eelduslikud summad ette näevad. Toetudes käesolevas peatükis viidatud kohtulahenditele saab väita, et kahju tekitajalt väljamõistetav mittevaraline kahju ületab LKindlS-s sätestatud eelduslike hüvitiste suuruseid. Kõige äärmuslikumal juhul erines see kindlustusandja poolt makstavast eelduslikust mittevaralise kahjuhüvitisest ligi 7,7 korda. Seega kui kannatanu leiab, et kindlustusandja poolt makstav mittevaralise kahju hüvitis ei korva täielikult talle tekkinud mittevaralist kahju, saab kannatanu põhjendatult kindlustusandjalt nõuda mittevaralise kahju hüvitamist ka suuremas ulatuses, s.t määras, milles vastutaks kahju tekitaja kannatanu ees.

¹³⁶ LKindlS eelnõu seletuskiri, lk 43.

¹³⁷ Arvestatavate asjaolude kohta vt magistritöö 3.2. peatükk.

3.4. Kindlustusandja kohustus hüvitada LKindlS-s nimetamata mittevahalist kahju

3.4.1. Kindlustusandja kohustus hüvitada mittevahaline kahju kannatanu lähedastele

Käesolevas alapeatükis keskendub autor mittevahalisele kahjule, mida LKindlS-s otsesõnu ei nimeta, s.t mida ka ei välistata, kuid mille eest vastutab kahju tekitaja VÕS-i regulatsiooni kohaselt. Autor otsib vastust küsimusele, et kas kahju, mille eest vastutab kahju tekitaja, kuulub vähemalt teatud osas hüvitamisele ka kindlustusandja poolt.

LKindlS ei reguleeri kannatanu lähedaste mittevahalise kahju nõudeõigust olukorras, kus kannatanu on saanud surma, talle on põhjustatud raske tervisekahjustus või kehavigastus ning esinevad erandlikud asjaolud. Näitena võib tuua olukorra, kus liiklusõnnetuse tagajärjel saab surma, või raske tervisekahjustuse sõiduautot juhtinud isik. Autos viibis õnnetuse hetkel kaasreisijana ka juhi laps. Eeldusel, et kahju tekitaja liiklusõnnetuse põhjustamise eest vastutab, võib kaasreisijal tekkida surma või raske tervisekahjustuse ning kannatuste nägemise tõttu mittevahalise kahjuhüvitamise nõue kahju tekitaja vastu VÕS § 134 lõike 3 alusel.

Autori analüüsitavatest kindlustusandjate poolt pakutud kohustuslikele liikluskindlustuslepingutele kohalduvatest üldtingimustest ei nähtu, et kindlustusandjad hüvitaks kannatanu lähedastele eespool nimetatud mittevahalise kahju. Kuivõrd siiski mitmete kindlustusandjate üldtingimused nimetavad hüvitatava kahjuna LKindlS-s nimetatud kahju¹³⁸, taandub kindlustusandjate kahju hüvitamise kohustus ulatus taaskord normitõlgendus meetodile.

Magistritöö 1. peatükis märkis autor, et direktiivi 2009/103/EÜ artiklist 3 tuleneb põhimõte, et kohustuslik liikluskindlustus peab katma kogu seda kahju, mis kannatanul tekib ehk kindlustusandja vastutus peaks olema samavastandlik kahju tekitaja vastutusega.

Varasemalt kasutatud Euroopa Kohtu lahendites¹³⁹ on kohus lisaks kindlustusandja üldisele vastutuse määratlemise ulatusele võtnud seisukoha ka seoses lähedastele isikutele tekitatud mittevahalise kahju hüvitamisega kindlustusandja poolt. Viidatud lahendites leidis kohus, et direktiivi 2009/103/EÜ artikli 3 alusel on õigustatud isikuteks kõik need isikud, kellel on tsiviilvastutust käsitleva siseriikliku õiguse kohaselt õigus mootorsõidukiga tekitatud kahju hüvitamisele. Seejuures ei anna miskit alust arvata, et artiklis 3 nimetatud kahju mõiste alt tuleks välistada teatud liiki kahju, näiteks mittevahaline kahju, kui see tuleb hüvitada

¹³⁸ If P&C Insurance AS ja Seesam Insurance AS.

¹³⁹ EKo C-22/12, *Haasova*. 24. oktoober 2013. EKo C-277/12, *Drozдовs*. 24. oktoober 2013.

kohaldamisele kuuluva tsiviilvastutust käsitleva siseriikliku õiguse alusel. Liidu seadusandja ei ole soovinud piirata direktiiviga tagatud kaitset selliselt, et see hõlmaks üksnes neid isikuid, kes kahju tekitanud sündmuses otseselt osalesid. Järelikult peavad liikmesriigid tagama, et hüvitis, mis kuulub vastavalt tsiviilvastutust käsitlevale siseriiklikule õigusele maksmisele liiklusõnnetuses kannatanute pereliikmetele tekitatud mittevahalise kahju eest, oleks kaetud kohustusliku kindlustusega vastavalt direktiiviga määratud miinimumsummadele.

Autor on arvamisel, et Euroopa Kohus on võtnud kindla seisukoha, et direktiivi 2009/103/EÜ art 3 mõtte kohaselt peab kindlustusandja vastutama kannatanu lähedastele põhjustatud mittevahalise kahju eest, kui selline vastutus on kahju tekitajal. Kuivõrd Eesti on nimetatud direktiiviga seotud ning selles sisalduv õigus peab olema siseriikliku õigusega kooskõlas, toetab see autori seisukohta ka LKindLS §-i 24 tõlgendamisel. LKindLS-i sätteid ei välista, piirata ega täpsusta kannatanute lähedaste nõudeõigust erandlike asjaolude esinemisel mittevahalisele kahjule, seega on töö kirjutaja arvates kindlustusandja vastutuse ulatus ka sellega hõlmatud. See kehtib üksnes eeldusel, et kahju tekitaja ise kannatanu lähedaste ees tsiviilõiguslikult vastutab ning esinevad erandlikud asjaolud.

Autor tõi magistritöö 3.1. alapeatükis välja, et erandjuhtudel võib kannatanul olla kohustus tõendada mittevahalise kahju olemasolu. Kuivõrd tsiviilvastutuse analüüs VÕS § 134 lõike 3 puhul tervikuna ei aita lahendada võimalikku probleemi kindlustusandja vastutuse ulatuse määramisel, siis uurib autor üksnes kannatanu tõendamiskoormist mittevahalise kahju tekkimisel, kuivõrd seda peab kannatanu kindlustusandjale (või näiteks liikluskindlustuse lepitusorganile¹⁴⁰) tõendama.

Riigikohtu tsiviilkolleegium on oma 9. aprilli 2008. a tsiviilasja nr 3-2-1-19-08 punktis 17 leidnud, et "erandlikuks asjaoluks" ei saa olla surma või raske tervisekahjustuse põhjustamine kui selline, vaid sellega peab kaasnema ka täiendavaid asjaolusid, mis õigustavad mittevahalise kahju rahalise hüvitise väljamõistmist. Kolleegiumi arvates ei ole erandlikuks asjaoluks lähedase inimese kaotus abstraktselt ning ainuüksi lein ja kaotusvalu kui selline, mis väiksemas või suuremas ulatuses paratamatult kaasneb iga lähedase isiku surmaga. Selliseks asjaoluks ei ole ainuüksi ka hageja väidetud võimalik perekonna kaotamine edasiseks eluks ja elukvaliteedi langus. Need asjaolud kaasnevad lähedase kaotusega tihti. VÕS § 134 lõige 3 eeldab lähedase isiku ruumilist lähedust hukkuva või raskelt kannatanuga kahju tekitamise

¹⁴⁰ MTÜ Eesti Kindlustusseltside (EKsL) juures tegutseb sõltumatu kindlustusvaidluste kohtuvälise lahendamise organ, mille kaudu tegelevad kindlustusvaidluste lahendamisele lepitajad. Lepitusorgani kutsusid ellu (EKsL) liikmed eesmärgiga luua klientidega tekkivate kindlustusvaidluste lahendamiseks kiirem ja odavam alternatiiv kohtumenetlusele. A. Allmäe, M. Merila, M. Jesse. Kindlustuslepitusorgan kui erasektori initsiatiivil loodud võimalus lahendada kindlustusvaidlusi kohtuväliselt. – Juridica 2014, nr 1 lk, 70.

ajal, nt autoõnnetuse ajal samas autos viibimine või õnnetuse või selle tagajärgede vahetu pealt nägemine (n-õ samas ohutsoonis viibimine), samuti näiteks hukkunud või raskelt vigastatud lähedase inimese vigastuste või kannatuste nägemisest saadud hilisemad üleelamised. Need peavad aga olema isiklikud ja vahetud.¹⁴¹

Riigikohtu seisukoha alusel ei esine autori arvates erandlikud asjaolud kunagi õnnetusjuhtumi toimumisel automaatselt ega üldiselt. Nimetatud asjaolud peavad olema seotud õnnetuse faktiliste asjaoludega ning nõudeõigusele tugineva isiku isikliku seosega. Kirjutaja nõustub Riigikohtu küllaltki kitsendava tõlgendusega nõudeõigusele, kuivõrd nimetatud säte ei saa endast kujutada universaalnõuet, mis annaks nõudeõiguse igale surnud või raske tervisekahjustuse saanud isiku lähedasele. Riigikohus on viimati viidatud lahendis leidnud, et selline piirang on põhjendatud esmajoonel kahju tekitajale mõistlikus ulatuses oma teo ettenähtavuse tagamiseks, aga ka kahju tekitajate määraltelise hulga nõuetega koormamisega maksejõuetuks muutmise vältimiseks.¹⁴² Eespool öeldust nähtub, et erandlike asjaolude esinemise tõendamise on praktikas komplitseeritud.

Õiguskirjanduses on märgitud, et alamaste astmete kohtute praktikas on täheldatud tendentsi, et tsiviilasjades jäetakse mittevahalise kahju hüvitis VÕS § 134 lõike 3 järgi üldjuhul välja mõistmata, seevastu kriminaalasjades on sellist mittevahalist kahju väljamõistnud.¹⁴³ Seejuures ei tehtud 2016. a tsiviilasjades ühtegi lahendit, millega oleks kannatanu lähedasele mittevahalise kahju hüvitis välja mõistnud. Küll aga oli 6 kriminaalmenetluses läbi vaadatud tsiviilhagi, millest 5-l juhul mõisteti selline hüvitis välja.¹⁴⁴

Soome ega Leedu LKindlS-s ei nimeta kindlustusandja kohustust hüvitada kannatanu lähedastele mittevahalist kahju, kuid mõlemad võrdlusriigid on seotud direktiivi 2009/103/EÜ põhimõtete ülevõtmisega siseriiklikusse õigusesse. Liidu õigus seab kindlustusandja hüvitamiskohustuse eelduseks kahju tekitaja enda vastutuse kannatanu ees, seega sõltub Soome ja Leedu kindlustusandja vastutuse ulatus nende siseriikliku õiguse sätetest.

Toetudes Euroopa Kohtu kindlatele seisukohtadele kindlustusandja vastutuse ulatuse määramisel ning arvestades direktiivi 2009/103/EÜ artikli 3 eesmärki, on autor seisukohal, et kindlustusandja peab hüvitama kannatanu lähedastele mittevahalise kahju, kui kahju tekitaja selle eest vastutab. Kuigi LKindlS sellist hüvitamiskohustust kindlustusandjale ei sätesta, on tekkinud olukord ületatav läbi autori pooldatud LKindlS §-i 24 tõlgenduse – kui LKindlS

¹⁴¹ RKTko 3-2-1-19-08 p 17.

¹⁴² RKTko 3-2-1-19-08 p 16.

¹⁴³ M. Vutt. Lähedase isiku surma põhjustamisega tekitatud mittevahalise kahju hüvitamise kohtupraktika. Juridica 2012, nr 6, lk 466.

¹⁴⁴ M. Vutt, 2017, lk 14.

otsesõnu ei välista, piira ega täpsusta kindlustusandja hüvitamise kohustuse ulatust, peab kindlustusandja hüvitama igasuguse kahju, mille eest vastutab kahju tekitaja VÕS-i järgi.

3.4.2. Kindlustusandja kohustus hüvitada mittevaraline kahju asja hävimisel

M. Kingisepp on leidnud, et asjakahjuga võivad kaasneda ka mittevaralise kahju tunnused näiteks juhul kui hävib perekonnas põlvest põlve pärandatud antiikne asi. Sellise perekonnareliikvia hävimine võib kannatanule tähendada suuremat kaotust, kui on seda liiki asjadel üldsuse silmis turuväärtusena. Sellist väärtustamist nimetatakse mh ka tundevärtusena.¹⁴⁵

LKindlS-s ei nimeta sellist mittevaralist kahju, mis tekib asja hävimise korral. Näiteks võib liiklusõnnetuses hävida mootorsõiduk, mida on pärandatud põlvest põlve ning on seetõttu omanikule suure sentimentaalse väärtusega. Eelduslikult on selle „tundevärtus“ omaniku jaoks suurem, kui sellise sõiduki turuväärtus kolmandatele isikutele. Seetõttu võib sellise sõiduki liiklusõnnetuses hävimine tekitada kannatanule vaimset vaeva.

Seevastu kahju tekitaja vastutab VÕS § 134 lõike 4 alusel ka sellise mittevaralise kahju eest. Nimetatud sätte kohaselt asja hävimise või kaotsimineku korral on isikul erandlikke asjaolusid arvestades lisaks varalise kahju hüvitisele õigus nõuda ka mõistlikku rahasummat mittevaralise kahju hüvitiseks, kui kahjustatud isikul on hävinud või kaotsiläänud asja suhtes eriline huvi, arvestamata asja kasulikkust, eelkõige isiklike põhjuste tõttu.

Kommentaari kohaselt väljendub eriline huvi (isiklik põhjus) eelkõige asjaga seonduvast mälestusväärtusest.¹⁴⁶ Uunikumsõiduk, mida on pärandatud põlvest põlve perekonnareliikviana, kujutab endast töö kirjutaja arvates mälestusväärtust. Lisaks erilisele huvile, tuleb kannatanul tõendada ka erandlike asjaolude esinemist.

Kuigi varasemalt käsitletud Euroopa Kohtu lahendid keskendusid kannatanu lähedaste nõudeõigusele mittevaralise kahju tekkimise korral, peaks töö autori arvates nimetatud lahenditest tulenevat põhimõtet tõlgendada laiemalt. Autor on seisukohal, et artikkel 3 kaitseb kannatanuid igasuguse isiku- ja varakahju eest, mille eest vastutab kahju tekitaja. Direktiivi 2009/103/EÜ preambula punkti 3 ja artiklit 3 koos tõlgendades saab järeldada, et direktiiviga ei soovitud välistada teatud liiki või summas kahju hüvitamine kindlustusandja poolt, mis kuulub hüvitamisele kahju tekitaja poolt siseriikliku tsiviilõiguse kohaselt. Ehk teisisõnu

¹⁴⁵ M. Kingisepp. Kahjuhüvitis postmodernses deliktiõiguses. Väitekirj. Tartu, 2002, lk 45.

¹⁴⁶ P. Varul jt. 2016, § 314/4.5.

kindlustusandja vastutust kannatanu ees ei välista ega piira asjaolu, et kahju tekitaja kannatanu ees isiklikult vastutab. Seda vähemalt mittevahalise kahju korral.

Soome ega Leedu LKindlS-s ei nimeta kindlustusandja kohustust hüvitada mittevahalist kahju asja hävimise korral, kuid mõlemad võrdlusriigid on seotud direktiivi 2009/103/EÜ põhimõtete ülevõtmisega siseriiklikusse õigusesse. Liidu õigus seab kindlustusandja hüvitamiskohustuse eelduseks kahju tekitaja enda vastutuse kannatanu ees, seega sõltub Soome ja Leedu kindlustusandja vastutuse ulatus nende siseriikliku õiguse sätetest.

Arvestades Euroopa Kohtu seisukohti ja direktiivi 2009/103/EÜ artiklist 3 tulenevat kannatanu kaitse põhimõtet on autor seisukohal, et kuigi LKindlS-s ei nimeta mittevahalise kahju hüvitamist asja hävimise korral, peab kindlustusandja nimetatud kahju hüvitama, kui kahju tekitaja vastutab kannatanu ees ning esineb eriline ja erandlikud asjaolud. Seejuures olgu märgitud, et 2016. aastal tehti vaid kaks lahendit, mis käsitlesid VÕS § 134 lõikest 4 tulenevat mittevahalise kahju hüvitamise nõuet.¹⁴⁷ Kumbki kohtuasi ei seostunud paraku liikluskindlustusega.

Kokkuvõtvalt saab kindlustusandja vastutuse ulatuse kohta mittevahalise kahju hüvitamise aspektist märkida, et LKindlS § 32 on tervikuna raskesti mõistetav. Seda näiteks lõigete 2 ja 3 omavahelises hierarhias. Kuigi tegemist pole praktilise probleemiga, teeb autor ettepaneku muuta LKindlS § 32 selliselt, et vahetada ära lõigete 2 ja 3 omavaheline järjestus. Selline muudatus lähtuks VÕS § 134 ülesehitusest.

Praktiliselt omab tähtsust aga asjaolu, et kahju tekitajalt mõistetakse välja suuremaid mittevahalise kahju hüvitisi, kui on LKindlS § 33 lõikes 3 sätestatud eelduslikud mittevahalise kahju suurused. Seda vaatamata asjaolule, et kindlustusandja hüvitamiskohustuse ulatuse määramisel on arvestavad ka need asjaolud, mille alusel kujuneb kahju tekitajalt väljamõistetav kahjuhüvitis.

Autor on seisukohal, et LKindlS § 33 lõikes 3 sätestatud kahju suurused pole maksimummäärad. Kuivõrd analüüsitud kohtupraktikast nähtus, et kahju tekitaja vastutab LKindlS-s nimetatud eelduslikest hüvitistest suuremas ulatuses, saab kannatanu ka kindlustusandjalt nõuda mittevahalise kahju hüvitamist osas, mis ületab eelduslike hüvitisi. Euroopa Kohtu praktika ning direktiivi 2009/103/EÜ artikli 3 põhimõtte kohaselt on kindlustusandja kohustatud hüvitama ka sellise mittevahalise kahju, mille hüvitamist LKindlS ei reguleeri, kuid mille eest kahju tekitaja vastutab VÕS-i alusel. Näiteks mittevahaline kahju,

¹⁴⁷ M. Vutt. 2017, lk 18.

mis tekib asja hävimisel, kui esinevad erandlikud asjaolud ning eriline huvi. Seega on töö autori arvates kindlustusandja ja kahju tekitaja vastutus mittevaralise kahju hüvitamisel samaulatuslik.

Kokkuvõte

Käesolevas magistritöös otsis autor vastust küsimusele, kas ja mil määral erineb liikluskindlustuse kindlustusandja vastutuse ulatus kahju põhjustaja vastutuse ulatusest ning kas ja millises ulatuses on need erisused põhjendatud?

Euroopa Parlament ja Euroopa Liidu Nõukogu võtsid 16. septembril 2009. aastal vastu direktiivi 2009/103/EÜ, mille artikli 3 kohaselt võtab iga liikmesriik tarvitusele vastavad meetmed tagamaks, et nende sõidukite kasutamisel, mille põhiasukoht on selle liikmesriigi territooriumil, on tsiviilõiguslik vastutus kaetud kindlustusega. Selline kindlustus peab kohustuslikult katma nii vara- kui isikukahju.

Autori arvates tuleneb Euroopa Kohtu kohtupraktikast, et Direktiivi artiklit 3 tuleks tõlgendada selliselt, et kindlustusandja peab kannatanule hüvitama igasuguse kahju, mille eest vastutab kahju tekitaja siseriikliku õiguse alusel.

1. oktoobril 2014. a aastal jõustus uus LKindlS, mille § 24 määrab ära kindlustusandja kahju hüvitamise kohustuse ulatuse, mille kohaselt kindlustusandja hüvitab kindlustatud isiku asemel kahjustatud isikule kindlustusjuhtumi tagajärjel tekitatud kahju üksnes käesolevas seaduses sätestatud alustel ja ulatuses. Käesolevas peatükis sätestatu ei piira kahjustatud isiku õigust esitada nõue kahju põhjustaja vastu teises seaduses sätestatud alusel.

Kuivõrd LKindlS-s on mitmed kahjuliigid võrreldes VÕS-ga nimetamata või on nende hüvitamist (oluliselt) piiratud, siis võib sätte grammatilisel tõlgendamisel jõuda järeldusele, et kindlustusandja ei pea hüvitama sellist kahju, mida LKindlS ei nimeta, kuid mille peab hüvitama kahju tekitaja VÕS-i sätete alusel. Selline hüvitamiskohustuse piiramine läheks aga vastuollu Euroopa Kohtu kohtupraktika ning direktiivi 2009/103/EÜ artikkel 3 kaitsepõhimõttega.

Seetõttu leidis autor, et LKindlS §-s 24 sisalduvat fraasi „käesolevas seaduses sätestatud alustele ja ulatuses“ tuleks tõlgendada kui viidet § 23 lõikes 1 märgitud alustele ning LKindlS-s endas täpsustatud nõuete ulatusele. Sellise tõlgendus järgi peaks kindlustusandja hüvitama kannatanule eelduslikult igasuguse kahju, mille eest kahju tekitaja vastutab VÕS-i sätete alusel, v.a kui kohustus on LKindlS-s välistatud, piiratud või täpsustatud.

Seetõttu leidis autor, et kuigi LKindlS ei reguleeri, s.t ka ei välista näiteks ravikulude, vajaduste suurenemisest tekkinud kahju, kannatanu külastamiseks kantud ravikulude, õigusabikulude või ekspertiisitasu hüvitamist ning kahju tekitaja on kohustatud need kannatanule hüvitama, peab samaulatuslik vastutus olema ka kindlustusandjal.

Konkreetselt analüüsis autor kindlustusandja vastutuse ulatust asja kahjustamise või hävimise ning mittevaralise kahju hüvitamise korral.

LKindlS § 26 lõige 2 reguleerib asja parandamiskulude hüvitamist ning remondiettevõtte valikuõigust. Autor leidis, et kannatanu on vaba otsustama, millises remonditöökohas ta soovib sõidukit parandada. Olgu märgitud, et kindlustusandjad üldjuhul aktsepteerivad kannatanu soove. Kui aga poolte vahel tekib vaidlus, siis tuleb kindlustusandjal hüvitada mõistlikud kulud kindlustusjuhtumieelse olukorra taastamiseks. Teisisõnu on kannatanul küll õigus valida remondiettevõtte, kuid kindlustusandja vastutus on piiratud, s.t kannatanu ei saa nõuda tarbetult kalli remondikulude hüvitamist kindlustusandjalt. Ka kahju tekitaja vastutab asja kahjustamise korral kannatanu ees üksnes mõistlike parandamiskulude ulatuses.

Kohtupraktikas on leitud, et kui sõidukil esineb subjektiivne väärtus selle omaniku jaoks, näiteks on omanikul teada sõiduauto tehnilised probleemid, siis ei pruugi remondikulud olla ebamõistlikud ka juhul, kui need ületavad asja kahjustamise eelset väärtust. Kui sellist subjektiivset väärtust omaniku jaoks ei esine, leidis autor, et ebamõistlikeks kuludeks tuleks lugeda kulusid, mis ületavad sõiduki väärtuse. Üldjuhul võiks aga pidada ebamõistlikeks kuludeks remondikulusid, mis ületavad sõiduki õnnetusjuhtumieelset väärtuse üle 50%-i. Erialakirjanduses leiti aga, et konkreetsel juhul võivad ebamõistlikud olla ka kulud, mis moodustavad sõiduki väärtusest 30%. Seejuures on oluline, et kulutusi hinnataks võimalikult nende hüvitamise aja seisuga. Nimetatud põhimõtted on rakendatavad nii kindlustusandja kui kahju tekitaja vastutuse ulatuse hindamisel, mistõttu on kindlustusandja vastutuse ulatus asja parandamise kulude osas kahju tekitaja vastusega samaulatuslik.

Asja väärtuse vähenemisest tekkinud kahju hüvitamisel aga kindlustusandja ja kahju tekitaja vastutuse ulatus erinevad. LKindlS § 26 lõike 9 alusel hüvitab kindlustusandja kannatanule väärtuse vähenemisest tekkinud kahju kui sõiduk sai kindlustusjuhtumis raskelt kahjustada ja kahjustatud isik nõuab sõiduki taastamise mõistlike kulutuste hüvitamist. VÕS § 132 lõige 3 selliseid piiranguid ette ei näe. Seejuures on oluline, et VÕS-i alusel ei eeldata, et kannatanu peaks laskma sõiduki parandada, s.t kannatanu võib nõuda väärtuse vähenemisest tekkinud kahju ka sõidukit taastamata, kuid kahju tekitaja peab hüvitama üksnes mõistlikud kulud. LKindlS-i alusel aga eeldatakse, et kannatanu laseb sõiduki korda teha. Autor leidis, et kui kannatanu keeldub sõidukit remontimast, peab ka kindlustusandja hüvitama kannatanule mõistlikud kulud. Kindlustusandja ja kahju tekitaja vastutuse ulatuse ühtlustamiseks, tegi autor ettepaneku tunnistada kehtetuks LKindlS § 33 punkt 11 ning muuta § 26 lõike 9 sõnastust järgmiselt: „Kindlustusandja hüvitab asja kahjustamise korral lisaks mõistlikele

kulutustele kindlustusjuhtumieelse olukorra taastamiseks või nende asemel asja väärtuse vähenemisest tekkinud kahju. Asja hävimise korral hüvitab kindlustusandja lisaks asja kindlustusjuhtumieelsele väärtusele või selle asemel asja väärtuse vähenemisest tekkinud kahju“.

Kui kahju tekitaja on kohustatud asja kahjustamise korral hüvitama kannatanule ka asenduskasutuse kulud või kasutuseelised, siis LKindlS § 33 punkt 6 välistab kindlustusandja vastutuse nimetatud kulude ees täielikult. Nimetatud probleemi ei saa ületada ka läbi autori pooldatud LKindlS §-i 24 tõlgenduse, kuivõrd LKindlS-i sätted välistavad ja piiravad kindlustusandja vastutuse ulatust otsesõnu. Arvestades varasemalt märgitud direktiivi 2009/103/EÜ artikli 3 tõlgendust ja kahjukindlustuse eesmärki, on autor seisukohal, et meie LKindlS-i regulatsioon vajab muutmist ka selles osas. Seetõttu tegi autor ettepaneku tunnistada kehtetuks LKindlS § 33 punkt 6.

Asja hävimise korral tõusetus praktiline probleem asjaolust, et kindlustusandja peab kannatanule hüvitama sõiduki kindlustusjuhtumieelse väärtuse, mis ei pruugi endas hõlmata registrikulusid (näiteks uue sõiduki esmaregistreerimisel või hävinud sõiduki registrist kustutamisel tasutav riigilõiv). VÕS-i alusel peab kahju tekitaja aga hüvitama mõistlikud kulud uue samaväärse asja soetamiseks, mistõttu katavad need ka registrikulusid. Autor leidis, et kuivõrd LKindlS ei nimeta otsesõnu registrikulude hüvitamist, siis tulenevalt direktiivi 2009/103/EÜ artikkel 3 kaitsepõhimõttest ja Euroopa Kohtu kohtupraktikast peab kindlustusandja kannatanule hüvitama ka registrikulud. Kuivõrd ka asja hävimise korral on hüvitatavad asenduskasutuse kulud või kasutuseelised ning kindlustusandja vastutus on nimetatud kulude osas otsesõnu LKindlS § 33 punktiga 6 välistatud, aitaks töö autori poolt pakutud seadusemuudatus tasakaalustada kindlustusandja ja kahju tekitaja vastutuse ulatust ka asja hävimise korral.

Asja hävimisest või kahjustamisest tuleneva LKindlS-s sätestamata kahju korral leidis autor, et kindlustusandja peab kannatanule hüvitama ka sellised kulud, mille hüvitamist LKindlS ei reguleeri, kuid mille eest vastutab kahju tekitaja. Nimetatud seisukoht on kooskõlas direktiivi 2009/103/EÜ artikliga 3 ning Euroopa Kohtu antud avara tõlgendusega kannatanu kaitse laiendamiseks. Kuivõrd LKindlS ei reguleeri otsesõnu kindlustusjuhtumi järgselt tekkinud sõiduki transpordikulu, sõiduki hävimise korral utiliseerimise kulu või kannatanu päästmiseks sõidukile tahtlikult tekitatud vigastuste kõrvaldamiseks kantud kulude hüvitamist, kuid kahju tekitaja nimetatud kulude eest vastutab, siis on ka kindlustusandja kohustatud need kulud kannatanule hüvitama. Küll ei pruugi kindlustusandja olla kohustatud hüvitama näiteks

ebaõige eksperdi arvamusega kantud kulusid kui puhtmajanduslikku kahju või kannatanu valitud alternatiivtranspordile (näiteks bussi- või taksoarved) tehtud kulusid, kuivõrd nende kulude hüvitamine ei pruugi olla kahju tekitaja vastutusega kaetud.

LKindlS § 32 lõike 1 esimese lause kohaselt maksab kindlustusandja kahjustatud isikule tema tervise kahjustamisest või talle kehavigastuse tekitamisest tuleneva mittevaralise kahju hüvitist ühekordse maksena olenevalt tervisekahjustuse või kehavigastuse raskusastmest ja muudest asjaoludest. Seejuures sätestab lõige 3 eelduslikud mittevaralise kahju suurused, mille aluseks on võetud LKindlS-i lisa järgi määratud tervisekahjustuste ja kehavigastuste liigitus.

Formaaljuriidilistel kaalutlustel tegi autor ettepaneku vahetada LKindlS § 33 lõigete 2 ja 3 omavaheline järjekord.

Autor leidis, et nimetatud lõikes 3 toodud hüvitise määrad pole maksimumsummad. Lähtuvalt Euroopa Kohtu praktikast ning direktiivi artikli 3 tõlgendusest leidis autor, et kui kahju tekitaja vastutab kannatanu ees suuremas ulatuses, kui LKindlS § 33 lõikes 3 toodud eelduslikud hüvitissummad, siis saab kannatanu nõuda eelduslike hüvitisi ületavat kahjuhüvitist ka kindlustusandjalt. Seetõttu pole kindlustusandja mittevaralise kahju hüvitamise kohustus piiratud lõikes 3 toodud summadega.

Euroopa Kohtu praktika ning direktiivi 2009/103/EÜ artikli 3 põhimõtte valguses on autori arvates kindlustusandja kohustatud hüvitama ka sellise mittevaralise kahju, mille hüvitamist LKindlS ei reguleeri, kuid mille eest kahju tekitaja vastutab VÕS-i alusel. Seetõttu peab kindlustusandja hüvitama kannatanule asja hävimisest tingitud mittevaralise kahju, kui esinevad erandlikud asjaolud ning eriline huvi, kuid erandlikel asjaoludel ka kannatanu lähedastele tekkinud mittevaralise kahju. Seega on töö autori arvates kindlustusandja ja kahju tekitaja vastutus mittevaralise kahju hüvitamisel samaulatuslik.

Koondjärelalusena toob autor välja, et magistritöö põhiküsimusele – kas ja mil määral erineb liikluskindlustuse kindlustusandja vastutuse ulatus kahju põhjustaja vastutuse ulatusest ning kas ja millised ulatuses on need erisused põhjendatud? – saab vastata, et kindlustusandja vastutuse ulatus on võrreldes kahju tekitaja vastutuse ulatusega piiratum asja kahjustamise või hävimise regulatsiooni järgi. Kuivõrd autori arvates pole see põhjendatud, tegi autor ettepaneku LKindlS-i muutmiseks selliselt, et tunnistada kehtetuks LKindlS § 33 punktid 6 ja 11 ning muuta § 26 lõike 9 sõnastust järgmiselt: „Kindlustusandja hüvitab asja kahjustamise korral lisaks mõistlikele kulutustele kindlustusjuhtumieelse olukorra taastamiseks või nende

asemel asja väärtuse vähenemisest tekkinud kahju. Asja hävimise korral hüvitab kindlustusandja lisaks asja kindlustusjuhtumieelsele väärtusele või selle asemel asja väärtuse vähenemisest tekkinud kahju.“

Seevastu kindlustusandja ja kahju tekitaja vastutus on samaulatuslik mittevahalise kahju hüvitamisel. Siiski tegi autor ettepaneku vahetada LKindlS § 33 lõigete 2 j 3 omavaheline järjekord.

Kuivõrd magistr töö teemat ei ole Eestis pärast uue LKindlS-i jõustumist uuritud, loodab autor, et töös esitatud seisukohad leiavad kasutust ka praktikas ning on ajendiks asjakohase kirjanduse tekkimisele.

Insurer's obligation to compensate for the non-pecuniary damage and damage arising from harming or destruction of thing in compulsory motor insurance

The subject of the Master's thesis is actuated from practical needs, insofar there were 97 traffic accidents in a day on average in 2016. Because through accident the injured party suffers a certain type of damage and the injured party can get compensation from the insurer through motor insurance contract, the injured party's interest is to get maximum compensations in minimum amount of time and loss of resources. Insofar Motor Insurance Act (hereinafter MIA) became into force in 1. October 2014., at the moment there is no necessary legal precedence while defining insurer's compensation obligation. The author also lacks known scientific research since new MIA became into force. Thereby it can be assumed the public is interested in the analysis.

Insurance contracts are regulated by provisions in Part 4 of Law of Obligations Act (hereinafter LOA). One possible sort of insurance is indemnity insurance, which subsorts, according to the 24. Chapter of LOA, are general indemnity insurance, freight insurance, cost of legal assistance insurance and liability insurance. Last of which divides into mandatory and voluntary liability insurance. § 520 subsection 1 of LOA establishes that in case of compulsory liability insurance, the insurer shall enter into a liability insurance contract required by law if the policyholder meets the requirements prescribed in the standard terms. In a general meaning an insurance contract is a contract, in which one side (the insurer) takes an obligation for a fee to pay a sum of money to the other side upon the occurrence of an insured event.

In years 1993 – 2007 there have been four MIAs in force, which were enacted in 1992., 1995., 2001. and last of them in the year 2014. Thereat Estonia's first MIA should have entered into force on 1st of January in 1993, but due to societal opposition the act became into force in two phases – since 1. July 1993 motor insurance was voluntary and since 1. October 1993 the motor insurance system changed, meaning contracts became compulsory.

The goal of this Master's thesis is to find an answer to the question asking if and how much does motor insurance insurer's liability's extent differ from the liability's extent of the tortfeasor and if and to which extent are those differences accounted for. Due to the limited volume of the Master's thesis these questions have tried to be answered on the basis of the destruction or harming of a thing and non-pecuniary damage compensation context. Where necessary the author makes propositions to change the provisions. Therefore it is important

from the standpoint of the practical worth of the thesis to contrast insurer's damage compensation obligation's extent to the tortfeasor's, which is regulated by LOA provisions.

The Master's thesis consists of three chapters, of which the first analyses the directive's and MIA's general logic while defining the insurer's liability's extent. The second chapter concentrates on the insurer's liability's extent in case of destruction or harming of a thing. The third chapter analyses the insurer's liability's extent in case of non-pecuniary damage.

Author presumes that the tortfeasor is liable for unlawfully causing of damage, hence the author analyses only the extent of obligation to compensate damage.

16. September 2009 The European Parliament and The Council of the European Union adopted directive 2009/103/EC of relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles and the enforcement of the obligation to insure against such liability. Directive's article 3 provides that each Member State shall take all the appropriate measures to ensure that civil liability in respect of the use of vehicles normally based in its territory is covered by insurance. Referred insurance shall cover compulsorily both damage to property and personal injuries.

The author holds an opinion that article 3 shall be interpreted as following: the insurer shall compensate all damages to the insured party if the tortfeasor is liable by himself of compensating damages to the insured party. Court of Justice of the European Union has interpreted article 3 similarly in judgements C-22/12 and C-277-12.

MIA § 24 provides that on behalf of the insured person, the insurer will compensate damage caused to the injured party as a result of an insured event only on the grounds and to the extent provided by this Act. The provisions of this Chapter do not restrict the right of the injured party to file, on a ground provided for in another Act, a claim against the person who caused the damage.

LOA regulation includes different types of damages which are not provided in MIA provisions or compensations to these types of damages are limited. On the basis of grammatical interpretation, one may reach to a wrongful conclusion that the insurer shall not compensate damages which are not provided in MIA regulation, even if the tortfeasor is liable for compensating the referred damages to the insured party. That kind of restriction stays at variance with the protection principle which arises from article 3.

Thus, the author reached to a conclusion that the phrase “only on the grounds and to the extent provided by this Act” shall be interpreted as if it referred to grounds provided in § 23 subsection 1 and to other specified claims provided by MIA provisions. On the basis of the author’s interpretation, the insurer shall compensate all damage to the insured party arising from traffic accident if the LOA provides that the tortfeasor is liable for compensating referred damage to the insured party. Aforesaid implies only if MIA provisions do not exclude, restrict or specify insurer’s obligation to compensate referred damage.

In consideration of aforementioned, the author reached to a conclusion that the insurer shall compensate medical expenses, expenses arising from the increased needs of the insured party, expenses arising from visiting the insured party, costs of legal assistance and costs of expert assessment even if MIA provisions do not provide insurer’s obligation to compensate referred damages to the insured party. The insurer’s and the tortfeasor’s extent of liability shall be equivalent.

In particular, the author analysed the insurer’s obligation to compensate for the non-pecuniary damage and damage arising from harming or destruction of a thing. In case of damage arising from harming of a thing, there are 4 possible types of damage – reasonable costs of repairing the thing, the potential decrease in the value of the thing, the costs of using a thing of equal value and the loss of the advantages of use.

MIA § 26 subsection 2 regulates the insurer’s compensation obligation in the event of harming a vehicle and the injured party’s right to choose the repair undertaking that is to restore and repair the vehicle. Author concluded that the insured party is free to choose the repair undertaking and the insurer is not entitled to reject the insured party’s choice but the insurer’s compensation obligation will be limited to reasonable expenses of restoration of the condition preceding the insured event. The insurer, as well as the tortfeasor, has to compensate the reasonable costs of repairing the thing.

The Supreme Court has pointed out that if the owner of the vehicle holds some kind of a personal value about the harmed vehicle, *e.g.* owner knows about vehicle’s technical issues, then then costs of repair may exceed the vehicle’s value at the moment of the insured event while costs of restoration will still be within a reasonable limit.

If there is no personal value for the vehicle’s owner, the author concluded that if the expenses of restoration exceed the vehicle’s value at the moment of the insured event, these costs shall be at least generally considered as unreasonably expensive. Latter does not mean that in case

of exceptional circumstances, costs of restorations which form a 30-40% of the vehicle's value at the moment of the insured event, may be considered as unreasonably expensive. These principles are also applicable in LOA § 132 subsection 3. Thus, the insurer's and the tortfeasor's extent of liability is equivalent in case of compensating reasonable expenses of restoration.

In case of potential decrease in the value of the thing, the insurer's and the tortfeasor's extent of liability differs. MIA § 26 subsection 9 first sentence provides that damage arising from the impairment of the value of a vehicle will be compensated for, if the vehicle was seriously damaged in the insured event and the injured party demands that the reasonable costs of restoration of the vehicle be compensated. LOA § 132 subsection does not restrict the tortfeasor's liability for compensating damage arising from the impairment of the value of a vehicle.

As previously found, the insurer's and the tortfeasor's extent of liability shall be equivalent, hence the author made a suggestion to declare MIA § 33 clause 11 null and void and formulate MIA § 26 subsection as following: "The insurer shall compensate damage arising from the impairment of the value of a vehicle with or in addition to reasonable restoration costs or value of a thing preceding the insured event".

LOA § 132 subsection 4 provides that the tortfeasor has to compensate as well the costs of using a thing of equal value and the loss of the advantages. MIA § 33 clause 6 excludes damage which is specified in § 132 subsection 4 of the LOA. Thus, the insurer's liability is flatly restricted. Referred conflict cannot be settled even by interpretation which the author provided to MIA § 24. In consideration of directive 2009/103/EC article 3 purpose and previously mentioned Court of Justice of the European Union's interpretation to the referred article, the author reached to a conclusion that MIA § 33 clause 6 shall be declared null and void.

In case of destruction of a thing, the insurer has to compensate the value of a thing preceding the insured event. The referred value does not include register costs which the insured party has to pay in case of deleting vehicle's data from motor register. The tortfeasor on the contrary, is obliged to compensate reasonable expenses made to acquire a new thing of equal value. The referred expenses include register costs as well. Taking into account previously mentioned court precedents and directive's article 3 purpose, the author concluded that the insurer shall compensate register costs as well through the MIA § 24 interpretation. On the grounds of same argumentation, the insurer shall also compensate that kind of damage which

is not provided in MIA's regulation but the tortfeasor has to compensate those damages to the insured party. Because of that, the insurer shall compensate reasonable expenses to the removal of the thing from the site of the traffic accident, expenses to the disposal of the undamaged parts of the thing and expenses relating to the repair of damage intentionally caused to the vehicle in order to save the injured party after the traffic damage was caused.

MIA § 32 subsection 1 first sentence provides that the insurer will pay the injured party one-off compensation for non-proprietary damage arising from the damage caused to their health or from the bodily injury caused to them, depending on the severity of the health damage or the bodily injury and other circumstances. Thereat subsection 3 provides presumed amounts of the non-pecuniary damages.

The author concluded that the referred presumed amounts are not maximum amounts and the insurer shall be obliged to compensate non-pecuniary damage in higher amounts if the tortfeasor is obliged to it in front of the insured party. Thus, the insurer's obligation to compensate for the non-pecuniary damage, is not restricted with presumed amounts provided in MIA § 32 subsection 3.

In consideration of directive 2009/103/EC article 3 purpose and previously mentioned Court of Justice of the European Union's interpretation to referred article, the insurer is also obliged to compensate the non-pecuniary damage which is not provided in MIA but which is covered by the tortfeasor's liability in front of the insured party. On account of this, in case of the death of the person or health damage caused to the person, the persons close to deceased or aggrieved person may also claim compensation if compensation is justified by exceptional circumstances. The insurer shall also pay non-pecuniary damage in the case of destruction a thing if the person had a special interest in the destroyed thing primarily for personal reasons. Thus, the insurer's and the tortfeasor's extent of liability is equivalent in case of non-pecuniary damage.

As there are no earlier studies conducted after MIA's new regulation entered into force, the author hopes that the statements expressed in the Master's thesis will be taken into account in practice and create professional literature.

Kasutatud materjali loetalu

Kasutatud kirjandus

1. A. Allmäe, M. Merila, M. Jesse. Kindlustuslepitusorgan kui erasektori initsiatiivil loodud võimalus lahendada kindlustusvaidlusi kohtuväliselt. – Juridica 2014, nr 1.
2. J. Birds. Modern Insurance Law. Third edition. Sweet & Maxwell 1993.
3. D. Bland. Kindlustus: põhimõtted ja praktika. Insurance: principles and practise. Tallinn: Kindlustusinspeksioon 1996.
4. Eesti Kindlustusseltside Liit. Riskid ja kindlustus. Kindlustuse liigid. Oskused ja ametid. Tallinn: Menu Kirjastus, 2009.
5. K. Haavasalu. Vastutuskindlustus Eesti ja Saksa õiguses: kindlustushüvitise väljamaksmisest vabanemise alused. – Juridica 2007, nr 2.
6. E. R. Hardy. General Principles of Insurance Law. 6th ed. London: Butterworths, 1993
7. M.A.Jones. Textbook on Torts, 8th ed. Oxford Press. 2002.
8. L. Karu. Kahju hüvitamise nõuded seoses asja hävimise, kaotsimineku või kahjustamisega. Magistritöö. Tartu, 2012.
9. M. Kingisepp. Kahjuhüvitis postmodernses deliktiõiguses. Väitekiri. Tartu, 2002.
10. I.Kull jt. Võlaõigus I. Üldosa. Tallinn: Juura 2004.
11. T. Laasik. Mittevaralise kahju rahaline hüvitamine võlaõigusseaduse järgi. Magistritöö. Tartu, 2008.
12. J. Lahe. Kindlustusõigus. Tallinna Raamatutrükikoda 2007.
13. J. Lahe, I. Kull. Motor Vehicle Operational Risk and Awarding Damages in the Event of a Traffic Accident. – Journal of European Tort Law, 2014, 5(1).
14. J. Lahe, T. Tampuu. „Võlaõigusseadus I. Kommenteeritud väljaanne“. Märkusi võlaõigusseaduse 7. peaütki kommentaaride kohta. – Juridica 2007, nr 5.
15. M. Lillsaar, M. Vutt. Mittevaralise kahju hüvitamise nõuded tsiviilasjades esimese ja teise astme kohtutes 2008. aastal. Kohtupraktika analüüs. Tartu 2009. Arvutivõrgus: http://www.riigikohus.ee/vfs/905/MittevaralinekahjuTsiviilasjades_2008_Maarja_Lillsaar_Margit_Vutt.pdf.
16. O.-J. Luik. Liikluskindlustus kui kohustuslik vastutuskindlustus. Magistritöö. Tartu, 2004.
17. O.-J. Luik, V. Kõve. 18 aastat liikluskindlustuse seaduse kehtimist Eestis. Kuidas edasi? – Juridica 2011, nr 4.

18. H. McGregor. Moraalse kahju liigid. Teosest „McGregor on Damages“. The Common Law Library, number 9, lk 954-966. Silva Soomets (tõlk). Kättesaadav arvutivõrgus: <http://www.riigikohus.ee/?id=533>.
19. I. Nõmm. Puhtmajandusliku kahju ja selle hüvitamine deliktilise vastutuse korral. Magistritöö. Tartu, 2007.
20. J. Press. Kindlustuspettus. – Juridica 1997, nr 7.
21. M. Riiman. Hävinenud sõidukite taastamise tingimused ja andmebaasi täiendamine. Lõputöö. Tallinn 2016.
22. P. Schlechtriem. Võlaõigus. Üldosa. 2., ümbertöötatud tr. Tallinn: Juura 1999.
23. H. Tammiste. Asjatundja ebaõige arvamusega tekitatud puhtmajandusliku kahju hüvitamine. – Juridica 2005, nr 5.
24. T. Tammpuu. Lepinguväliste võlasuhete õigus. Tallinn: Juura, 2007.
25. P. Varul jt. Tsiviilseadustiku üldosa seadus. Komm vlj. Tallinn: Juura 2010.
26. P. Varul jt. Võlaõigusseadus I. Komm vlj. Tallinn: Juura 2016
27. P. Varul jt. Võlaõigusseadus II. Komm vlj. Tallinn: Juura 2007.
28. M. Vutt. Lähedase isiku surma põhjustamisega tekitatud mittevahalise kahju hüvitamise kohtupraktika. Juridica 2012, nr 6.
29. M. Vutt. Mittevahalise kahju hüvitamise nõuded tsiviil- ja kriminaalasjades esimese ja teise astme kohtutes 2016. aastal. Kohtupraktika analüüs. Tartu, 2017. Arvutivõrgus: <http://www.riigikohus.ee/vfs/2203/Mittevahalise%20kahju%20h%FCvitamine%20tsiviil-%20ja%20kriminaalasjades%202016.pdf>.
30. G. Wagner. Tort Law and Liability Insurance. Vol 16. SpringerWienNewYork 2005.
31. A. Wagstaff, M. Lindelow. Can car insurance increase financial risk?: The Curious Case of Health Insurance in China. The World Bank. Policy Research Working Paper no. 3741. October. Washington, DC 2005.

Kasutatud normatiivaktid

32. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/103/EÜ, 16. september 2009, mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta. ELT L 263/11, lk 1-21. Arvutivõrgus: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0103&from=ET>.
33. Karistuseseadustik. – RT I 2001, 61, 364...RT I 31.12.2016, 14.
34. Law on Compulsory Insurance Against Civil Liability in Respect of the Use of Motor Vehicles. – Arvutivõrgus: http://www.cab.lt/index.php/en/pages/view/?item_id=23.
35. Liikluskindlustuse seadus. – RT I, 11.04.2014, 1...RT I, 17.12.2015.50.

36. Liikluskindlustuse seadus. – RT I, 2001, 43, 238...RT I, 11.04.2014, 5.
37. Liiklusseadus. – RT I, 2010, 44, 261...RT I, 28.03.2017, 8.
38. Motor Liability Insurance Act. – Arvutivõrgus: <http://www.lv.kfi/en/obligation-to-insure/motor-liability-insurance-2017/>.
39. Tsiviilseadustiku üldosa seadus. – RT I 2002, 35, 216...RT I, 12.03.2015, 106.
40. Võlaõigusseadus. – RT I 2001, 81, 487...RT I, 31.12.2016, 7.

Kasutatud kohtupraktika

41. Euroopa Kohtu 24. oktoobri 2013. a otsus asjas *Haasova* jt, nr C-22/12.
42. Euroopa Kohtu 24. oktoobri 2013. a otsus asjas *Drozдовs* jt, nr C-277/12.
43. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 17. oktoobri 2001. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-105-01.
44. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 25. mai 2005. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-51-05.
45. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 20. juuni 2006. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-54-06.
46. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 9. aprilli 2008. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-19-08.
47. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 14. oktoobri 2008. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-76-08.
48. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 25. veebruari 2009. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-121-08.
49. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 9. märtsi 2011. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-174-10.
50. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 20. aprilli 2011. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-19-11.
51. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 13. detsembri 2011. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-124-11.
52. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 3. aprilli 2013. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-19-13.
53. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 25. septembri 2013. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-80-13.
54. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 27. oktoobri 2014. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-90-14.
55. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 6. mai 2015. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-36-15.
56. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 20. aprilli 2016. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-142-15.
57. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 15. detsembri 2016. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-127-16.
58. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 26. jaanuari 2017. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-80-16.
59. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 1. veebruari 2017. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-142-16.
60. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 15. märtsi 2017. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-170-16.
61. Riigikohtu üldkogu 15. detsembri 2015. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-71-14.
62. Tallinna Ringkonnakohtu 2. oktoobri 2012. a otsus kohtuasjas nr 1-11-12390.
63. Tallinna Ringkonnakohtu 12. märtsi 2013. a otsus kohtuasjas nr 1-12-4001.
64. Tallinna Ringkonnakohtu 17. oktoobri 2014. a otsus kohtuasjas nr 2-14-1344.
65. Tallinna Ringkonnakohtu 15. Detsembri 2016. a otsus kohtuasjas nr 1-16-4071.
66. Tartu Ringkonnakohtu 3. juuni 2014. a otsus kohtuasjas nr 1-13-11286.
67. Harju Maakohtu 14. novembri 2007. a otsus kohtuasjas nr 2-05-14374.

68. Harju Maakohtu 9. märtsi 2011. a otsus kohtuasjas nr 1-11-42/5.
69. Harju Maakohtu 18. mai 2011. a otsus kohtuasjas nr 2-09-71846.
70. Harju Maakohtu 9. Jaanuari 2012. a otsus kohtuasjas nr 2-10-42576.
71. Harju Maakohtu 9. veebruari 2012. a otsus kohtuasjas nr 1-11-13195.
72. Harju Maakohtu 21. veebruari 2012. a otsus kohtuasjas nr 1-11-8916.
73. Harju Maakohtu 5. aprilli 2012. a otsus kohtuasjas nr 2-11-56659.
74. Harju Maakohtu 24. oktoobri 2014. a otsus kohtuasjas nr 2-13-31915/21.
75. Pärnu Maakohtu 7. Oktoobri 2013. a otsus kohtuasjas nr 1-12-5696.
76. Pärnu Maakohtu 17. aprilli 2015. a otsus kohtuasjas nr 2-13-70064.
77. Tartu Maakohtu 29. jaanuari 2016. a otsus kohtuasjas nr 2-14-35023.

Muu materjal

78. AIDA Normative and Management Characteristics of Motor Third Party Liability Insurance in the World 2010. Arvutivõrgus: <http://www.aida.org.uk/pdf/MIWP%20Report.pdf>.
79. Eesti õigekeelsussõnaraamat ÕS 2013. Tallinn: Eesti Keele Sihtasutus, 2013.
80. EKo C-537/03, *Candolin jt*, kohtujuristi L.A. Geelhoedi ettepanek.
81. EKo C-277/12, Haasova, kohtujuristi N. Jääsineni ettepanek.
82. Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskiri. 423 SE. – Arvutivõrgus: <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/6e0f1d5b-ea7e-497d-b54a-9ba467f6884d/Liikluskindlustuse%20seadus>.
83. LKF-i arvamus liikluskindlustuse seaduse eelnõu kohta 423 SE. Arvutivõrgus: <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/arvamused/6e0f1d5b-ea7e-497d-b54a-9ba467f6884d/Liikluskindlustuse%20seadus>.
84. LKF-i hea tava sõidukikindlustusel. Arvutivõrgus: https://www.lkf.ee/images/Hea_tava_soidukikindlustus17.pdf.
85. LKF liikluskindlustuse statistika 2016.a. https://lkf.ee/images/LKmajandustulemuste_kvarteesitlus_2016_4Q.pdf.
86. LKF-i praktiline abi liikluskindlustuse lepingu alusel hüvitatava kahju kohta. Arvutivõrgus: https://lkf.ee/images/files/Liiklus_hyvitatavkahju_veebitekst4.pdf.
87. LKF-i praktiline abi sõiduki remondikoha valiku ja muude sõiduki kahjustamise hüvitamise üksikasjade kohta. Arvutivõrgus: https://lkf.ee/images/files/Remont_soidukikahjustumine12.pdf.
88. LKF-i statistika kindlustusjuhtumites kahjustatud sõidukite hävinenuks tunnistamise kohta (2010-2015). Arvutivõrgus:

https://lkf.ee/images/Kindlustusjuhtumites_kahjustatud_s%C3%B5idukite_h%C3%A4vinenuks_tunnistamine.pdf.

89. LKF-i 2016. a liikluskindlustuse statistika. Arvutivõrgus https://lkf.ee/images/LKmajandustulemuste_kvarteesitlus_2016_4Q.pdf.
90. LKindlS eelnõu seletuskiri lisa 1. Arvutivõrgus: <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/6e0f1d5b-ea7e-497d-b54a-9ba467f6884d/Liikluskindlustuse%20seadus>.
91. Statistikaamet. Kahjukindlustus 2007-2017. Arvutivõrgus: <http://pub.stat.ee/px-web.2001/dialog/Saveshow.asp>.

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina,

Tauri Tigasson

(autori nimi)

(sünnikuupäev: 29.02.1993)

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose

Liikluskindlustuse kindlustusandja kahju hüvitamise kohustuse ulatus asja kahjustamise või hävimise ja mittevarelise kahju tekitamise korral,

(lõputöö pealkiri)

mille juhendaja on

Janno Lahe,

(juhendaja nimi)

- 1.1.reprodutseerimiseks säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace-is lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;
- 1.2.üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tartu Ülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace'i kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Tartus 02.05.2017 *(kuupäev)*